



O073-1332

Rapport explicatif

A. Nouvelle ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière

1. Contexte et objectif

À l'origine, l'objectif principal de la révision de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)¹ était d'optimiser la première phase de formation (jusqu'à l'obtention du permis de conduire). Ce but avait déjà été fixé en 2005 lors de l'introduction de la deuxième phase de formation (formation complémentaire après l'obtention du permis de conduire à l'essai). Depuis lors, les facteurs ci-après ont considérablement influencé les travaux :

- en 2006, l'UE a édicté une directive relative au permis de conduire² entièrement remaniée ;
- le bureau de prévention des accidents (bpa) a évalué la deuxième phase de formation, sur mandat de l'OFROU ;
- l'Assemblée fédérale a envisagé de supprimer la deuxième phase de formation ; elle y a renoncé, mais attend en contrepartie de nettes améliorations ainsi qu'un raccourcissement de la durée de formation ;
- le Conseil fédéral a édicté, dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord sur les transports terrestres, l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP³, qui concerne essentiellement les conducteurs de camions et d'autocars) ;
- les moyens de communication électroniques se sont fortement développés ;
- l'assurance qualité des formations obligatoires gagne en importance.

Dans ce contexte, il est nécessaire de procéder non seulement à une révision matérielle des conditions d'obtention du permis de conduire, mais aussi à une refonte formelle et par conséquent à une révision totale des prescriptions relatives à l'admission des personnes à la circulation routière. Tel est le but du présent projet d'ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière (projet OAPC).

2. Principaux éléments de la révision

2.1 Formations et examens

Les futurs conducteurs doivent devenir aptes, grâce à une approche plus globale que jusqu'à présent, à prendre part à la circulation routière motorisée de manière sûre. Pour ce faire, les compétences requises pour une conduite sûre et responsable devront à l'avenir être transmises dans le cadre des formations obligatoires et de la formation complémentaire en vue de l'obtention du permis de conduire définitif. Les connaissances et aptitudes nécessaires devront être contrôlées autant que possible lors des examens, tandis que les formations obligatoires ne devront être prescrites plus que pour l'acquisition de compétences difficiles voire impossibles à évaluer.

¹ RS 741.51

² Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO de l'UE du 30 décembre 2006, n° L 403, p. 18 ss.)

³ RS 741.521

Il en résultera une diminution du nombre d'heures de formation obligatoire pour l'obtention du permis de conduire des voitures de tourisme, qui passera de 24 heures (8 heures de théorie de la circulation et 16 heures de formation complémentaire) à 17 heures (8 heures de théorie de la circulation, 2 heures de formation de base sur la technique de conduite et 7 heures de formation complémentaire).

Pour pouvoir optimiser la formation à la conduite et l'examen de conduite comme cela est proposé, des mesures d'accompagnement s'imposent. Les mesures minimales envisagées en vue d'en assurer la qualité garantissent que la procédure d'obtention du permis de conduire fera l'objet d'une surveillance et que des mesures appropriées seront prises en cas de lacunes. L'assurance qualité de l'examen pratique de conduite se fonde sur les mesures que l'UE impose à ses États membres dans la directive ad hoc.

2.2 Procédure d'admission

À l'avenir, la procédure se déroulera autant que possible par voie électronique. Cela suppose que les personnes qui souhaitent obtenir un permis de conduire s'inscriront auprès de l'autorité cantonale avant même de suivre le premier module de formation obligatoire, soit plus tôt qu'aujourd'hui. L'inscription remplacera la demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire dans le droit en vigueur. Elle s'effectuera toujours sur papier, pour deux raisons : la personne doit d'une part être formellement identifiée et, d'autre part, présenter les originaux des documents requis. Pour la suite de la procédure, les attestations de cours et de réussite des examens seront en principe établies et transmises à l'autorité cantonale uniquement par voie électronique.

Les délais de validité seront abrogés autant que possible. Ainsi, l'attestation d'inscription, le permis d'élève conducteur ainsi que la durée de validité des cours suivis et des examens réussis ne seront théoriquement plus limités dans le temps. De cette manière, les autorités cantonales sont déchargées des contrôles et les candidats à un permis de conduire s'épargnent des répétitions inutiles.

2.3 Permis de conduire et catégories de permis

Les permis de conduire délivrés avant 1977 auraient dû être échangés contre de nouveaux documents au plus tard le 31 décembre 1995 (art. 151, al. 1, OAC), mais de nombreux cantons n'ont pas appliqué cette disposition, si bien que bon nombre de permis de conduire d'un autre temps sont toujours en circulation aujourd'hui.

Les catégories de permis de conduire ont évolué au fil des décennies. De nouvelles catégories ont été créées, tandis que d'autres ne peuvent plus être obtenues. Pour autant, quasiment tous les acquis ont été conservés, ce qui a donné lieu à une situation très confuse.

Étant donné que la reprise en toute souveraineté des catégories de permis de conduire définies dans la directive européenne implique de modifier le contenu des catégories de permis suisses, tous les permis de conduire (bleus) en papier devront désormais être remplacés par des cartes en plastique au format carte de crédit. Les autorisations qui ne cadrent pas avec les nouvelles catégories seront remplacées par celles qui conviennent le mieux.

3. Nouveautés majeures sur le fond

3.1 Fréquentation du cours de théorie de la circulation

À l'avenir, le cours de théorie de la circulation devra être suivi avant l'examen théorique, pour la raison suivante : le contenu – et non pas le volume – de ce cours obligatoire sera adapté afin de transmettre aux participants les compétences essentielles à la réussite de la formation à la conduite. Celles-ci servent également de base à une meilleure compréhension des règles de la circulation, que les candidats apprennent par eux-mêmes (au moyen de manuels, de cours d'apprentissage en ligne ou à l'auto-école) à la suite du cours de théorie de la circulation (ou parallèlement à celui-ci). Comme aujourd'hui, le code de la route ne sera pas enseigné dans le cadre de cours obligatoires.

3.2 Livret de formation

Le livret de formation doit contribuer à la mise en œuvre efficace des optimisations proposées pour la formation et l'examen des conducteurs. Il présente plusieurs avantages, à savoir qu'il :

- témoigne du processus d'apprentissage ainsi que des compétences acquises ou à acquérir, et rend ainsi le processus en question plus transparent ;
- permet d'améliorer la coordination de la formation professionnelle à la conduite et de l'accompagnement privé des courses d'apprentissage, pour autant que les accompagnateurs non professionnels l'utilisent : ces derniers peuvent davantage cibler les exercices effectués avec l'élève conducteur s'ils connaissent le contenu de la formation et le niveau de formation ;
- accroît les compétences des accompagnateurs non professionnels : ceux-ci peuvent organiser la formation à la conduite de façon plus structurée étant donné qu'ils ont un aperçu des compétences à transmettre et connaissent celles qui seront testées lors de l'examen pratique de conduite.

3.3 Examen théorique

L'accent sera mis sur la conduite conforme aux règles de la circulation, courtoise, sûre et responsable.

Pour pouvoir réussir l'examen, les compétences mentionnées devront être acquises. Sur le fond, rien ne changera au niveau de l'évaluation. Actuellement, l'examen est réputé réussi si le candidat obtient 135 points sur un maximum de 150 (90 % de bonnes réponses ; nombre max. d'erreurs : 15, soit 10 %). Il faudra toujours obtenir 90 % du nombre total de points.

3.4 Allongement de la durée de formation

Des résultats concordants émanant de plusieurs pays européens (par ex. Autriche, Allemagne, Suède) montrent qu'il est possible de réduire considérablement les risques inhérents aux conducteurs débutants en allongeant la période pendant laquelle une personne est encadrée lorsqu'elle évolue dans le trafic et peut ainsi acquérir l'expérience indispensable dans un « cadre protégé ».

La Suisse ne devrait pas négliger ces résultats. Parmi les mesures majeures destinées à améliorer la première phase de formation, il est donc proposé que le candidat ne puisse passer l'examen pratique de conduite de la catégorie B que s'il possède le permis d'élève conducteur depuis au moins une année (autrement dit s'il est âgé de 18 ans au minimum). Cette mesure ne s'appliquerait toutefois pas aux personnes ayant 25 ans révolus au moment de leur inscription à l'examen pratique de conduite.

L'allongement de la durée de formation doit forcément aller de pair avec un octroi anticipé du permis d'élève conducteur, faute de quoi il faudrait relever l'âge minimum requis pour l'obtention d'un permis de la catégorie B, ce qui n'est pas le but recherché. C'est la raison pour laquelle le projet prévoit que le permis d'élève conducteur pourra être obtenu dès l'âge de 17 ans révolus.

L'Office fédéral de l'énergie a fait évaluer les conséquences de l'octroi du permis d'élève conducteur dès 17 ans associé à l'allongement de la durée de formation sur la consommation d'énergie⁴. Le résultat montre que la consommation d'énergie des trajets en voiture – par rapport à la consommation d'énergie de tous les trajets en voiture et de toutes les tranches d'âge du transport de personnes en Suisse – diminue de 0,49 %. Selon cette même étude, la réduction de la consommation d'énergie serait de 0,60 % si le permis d'élève conducteur était octroyé à 18 ans seulement plutôt qu'à 17 ans.

3.5 Formation de base sur la technique de conduite

La formation de base sur la technique de conduite comporte deux modules d'une heure de conduite chacun.

⁴ Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Arnold, Tobias; Duarte Marcelo (2016) : Schätzung der energetischen und verkehrlichen Auswirkungen des Lernfahrausweises ab 17 Jahren. Kurzbericht zuhanden des Bundesamtes für Energie (BFE), Interface Politikstudien Forschung, Beratung, Luzern

Bon nombre de nouveaux conducteurs ne maîtrisent pas la possibilité de décélération maximale qu'offre leur véhicule (« freinage d'urgence »)⁵. Le freinage d'urgence est pourtant une manœuvre essentielle, car lorsqu'il est enclenché trop lentement en dépit d'un grand danger, la distance de freinage augmente, ce qui accroît le risque de collision. C'est la raison pour laquelle le droit en vigueur prévoit déjà qu'il faut « arrêter le véhicule avec précision » (annexe 12, ch. III, let. D, ch. 2.4, OAC) lors de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention du permis de catégorie B, et ce dans le cadre d'un contrôle aléatoire, pour autant que la sécurité routière n'en soit pas compromise. L'utilisation de la force de freinage maximale du véhicule reste toutefois facultative et, pour des raisons pratiques, n'est que très rarement évaluée, ce qui explique que les candidats ne sont souvent pas suffisamment entraînés au freinage d'urgence.

Pour cette raison, chaque élève conducteur devra à l'avenir systématiquement apprendre à ralentir son véhicule au maximum (cat. B). Pour ce faire, une leçon d'une heure avec un moniteur de conduite suffira.

La conduite efficace sur le plan énergétique devra être enseignée comme un mode de conduite ordinaire et non pas seulement comme un mode de conduite particulier pour celles et ceux qui souhaitent économiser du carburant. En conséquence, les candidats devront obligatoirement s'y exercer avec un moniteur de conduite et seront testés sur ce critère lors de l'examen pratique de conduite. Cette leçon, d'une heure également, contribuera à la stratégie énergétique 2050.

Les deux leçons de conduite décrites s'intégreront aisément dans les cours dispensés par l'auto-école. Les personnes désirant bénéficier uniquement d'un enseignement privé devront également suivre ces modules avec un moniteur de conduite.

3.6 Examen pratique de conduite

Les exigences requises pour l'examen pratique de conduite seront axées non plus sur la prévention des erreurs, mais sur l'acquisition de compétences. Il s'agira avant tout pour les candidats de conduire et de prendre des décisions de manière beaucoup plus autonome (ils pourraient par exemple recevoir l'instruction suivante : « Allez jusqu'à la gare centrale. En chemin, garez-vous à proximité d'un kiosque. ») L'élève conducteur devra ainsi prouver qu'il est capable non seulement de suivre correctement la destination fixée, mais aussi de mener à bien une tâche supplémentaire, et qu'il dispose de ce fait des compétences nécessaires à l'accomplissement de ces tâches.

3.7 Deuxième phase de formation

En dehors des aspects positifs, l'évaluation de la formation en deux phases a également révélé que les cours de formation complémentaire n'avaient pas eu autant d'effets sur la sécurité que ce qui était attendu. Le bpa explique ces résultats par le fait que cette formation est complexe à mettre en place et que ces cours ne sont suivis qu'assez tardivement. Sur la base du rapport d'évaluation, la deuxième phase de formation sera optimisée et mieux coordonnée avec la première phase⁶. Pour ce faire, quelques éléments des cours seront supprimés, d'autres seront condensés et des thèmes de la deuxième phase de formation seront transférés dans la première phase (notamment dans la formation de base sur la technique de conduite et le cours de théorie de la circulation). De cette manière, la formation complémentaire pourra être réduite à une seule journée (sept heures) au lieu de deux.

Une autre mesure sera prise : le droit prévoira désormais que la formation complémentaire devra impérativement être suivie dans les six premiers mois après l'obtention du permis de conduire, car l'évaluation de la formation en deux phases a montré que les nouveaux conducteurs ne suivaient la

⁵ https://www.axa-winterthur.ch/SiteCollectionDocuments/Medienmitteilungen/20101017-axa-ch-bremsen_fr.pdf et expériences tirées des cours de formation complémentaire lors de la deuxième phase de formation

⁶ Les propositions d'optimisation de la deuxième phase de formation se fondent non seulement sur le rapport d'évaluation du bpa, mais aussi sur les bases suivantes de la commission Assurance qualité (KQS) de l'Association des services des automobiles : Stefan Hünig, SAQ-Qualicon, rapport d'audit, audits d'experts 2012, formation complémentaire obligatoire ; Franz Neff, Neff-Pidoux Wissensmanagement, rapport concernant une enquête menée auprès d'organismes de cours sélectionnés au sujet des compétences d'animation ; groupe de travail sur les compétences d'animation (mis en place par la KQS), compétences d'animation des cours de formation complémentaire, mesures requises et méthodes proposées ; avis de la communauté d'intérêts des prestataires suisses de cours de formation complémentaire (IGWAB-CH) concernant le rapport d'évaluation du bpa.

formation complémentaire en moyenne qu'après 16 mois (1^{re} journée) et 26 mois (2^e journée). Or, d'après les statistiques, le risque d'accident des nouveaux conducteurs est à son paroxysme dans les premiers mois suivant l'examen pratique de conduite. Dans ce contexte, les cours de formation complémentaire sont à ce jour suivis beaucoup trop tardivement. À cela s'ajoute qu'il est plus facile d'influencer l'attitude des nouveaux conducteurs au volant d'un véhicule automobile peu de temps après l'examen de conduite que vers la fin de la période d'essai de trois ans. L'incitation à se conformer à cette obligation sera appuyée par la menace d'amendes échelonnées.

3.8 Catégories de motocycles

À la suite de la reprise en toute indépendance de la classification en vigueur dans l'UE depuis le 19 janvier 2013, l'accès aux catégories de motocycles doit être remanié en profondeur. À l'avenir, il y aura quatre catégories de motocycles (AM, A1, A2, A). En principe, il ne sera plus possible d'obtenir directement la catégorie A. Il n'est donc pas nécessaire de prescrire un âge minimum pour l'inscription. Celui-ci varie pour les autres catégories. La fourchette basse des âges minimaux proposés garantit l'égalité de traitement avec les personnes désirant obtenir les mêmes catégories de permis dans l'UE. La fourchette haute a également de bonnes raisons d'être. Quiconque conduit un motocycle s'expose à un risque accru d'accident. Ce dernier ne diminuera pas si l'on autorise les plus jeunes à circuler à moto. Indépendamment de l'âge minimum, l'obtention d'une catégorie supérieure ne pourra passer que par la réussite d'un examen pratique de conduite. La formation pratique de base ne devra être suivie plus qu'en vue de l'obtention de la première catégorie de motocycles (A1 ou A2). Elle durera 12 heures, comme c'était le cas jusqu'à présent pour la catégorie A.

4. Commentaires détaillés

4.1 Titre, préambule et objet

Il est prévu que la nouvelle ordonnance reçoive le nom d'« ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière (OAPC) ». L'ordonnance actuelle réglant l'admission à la circulation routière (OAC⁷) reçoit le nouveau titre d'« ordonnance réglant l'immatriculation des véhicules à la circulation routière (OIVC) ». En allemand, le sigle *FZV*, facile à comprendre en soi, est déjà utilisé pour l'ordonnance sur le libre passage⁸.

Le préambule reprend le préambule de l'OAC actuelle à l'exception des bases légales qui concernent l'immatriculation des véhicules (art. 12, al. 1, 3 et 4, 13, al. 2 et 4, 25, al. 1, let. b, al. 2, let. a et e à i, al. 3, let. d, 57⁹, 103, al. 3¹⁰, 104a à 104d¹¹, 105, 106, al. 5, 8 et 10).

L'art. 1 OAPC (Objet) reprend l'art. 1 OAC sans mentionner l'admission des véhicules. Il est complété explicitement par les examens puisque ceux-ci sont désormais au premier plan.

4.2 Généralités sur les catégories de permis de conduire

4.21 Conditions de délivrance (art. 3 à 9)

Art. 3 : Compétence

Afin de simplifier les questions intercantionales ou internationales de compétence en matière de permis de conduire, il est prévu de reprendre la notion juridique de « domicile » au sens de la directive européenne. La modification principale est qu'après un déménagement international la nouvelle autorité devient compétente après un semestre (contrairement à l'art. 42, al. 3^{bis}, let. a, OAC). Par ailleurs, les cas de doute sont clarifiés s'il y a plusieurs lieux de résidence.

⁷ RS 741.51

⁸ RS 831.425

⁹ Les let. b et c concernent en partie les conducteurs. Mais la let. b fait aujourd'hui l'objet d'une disposition de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013) et le projet OAPC n'inclut pas de règles particulières fondées sur la let. c.

¹⁰ L'al. 3 pourrait certes concerner aussi les conducteurs, mais il est aujourd'hui obsolète.

¹¹ Les art. 104a à 104c concernent en partie les conducteurs. Mais ces prescriptions ne constituent que les bases pour les ordonnances concernant les registres. Le projet OAPC n'édicte aucune prescription sur cette base.

Let. a : Le canton de résidence est toujours compétent lorsque la personne y réside pendant plus de 185 jours par an. Un autre lieu de travail ou d'autres lieux de résidence ne jouent aucun rôle dans ce cas.

Let. b : Lorsque la personne ne réside pas dans un seul canton ou État pendant plus de 185 jours, le canton ou État désigné comme compétent est celui dans lequel la personne réside le plus fréquemment. Par exemple :

- 3 mois à Zurich, 5 mois à Zermatt, 4 mois aux États-Unis : le canton du Valais est compétent ;
- 2 mois aux États-Unis, 2 mois en Allemagne, 2 mois en France, 2 mois en Italie, 4 mois à Genève : le canton de Genève est compétent ;
- 3 mois à Zurich, 2 mois à Genève, 7 mois aux États-Unis : absence de compétence suisse.

Let. c : Dans cette situation, la résidence et l'établissement à des fins lucratives sont séparés. Si la personne réside en majorité là où elle travaille, c'est l'autorité de ce lieu qui est compétente, pour autant que la personne ne retourne pas là où elle réside au moins deux fois par mois en moyenne (résident à la semaine).

Art. 4 : Inscription

Al. 1 : Il est prévu que l'inscription formelle remplace la demande actuelle de permis d'élève conducteur, afin que la personne puisse être enregistrée électroniquement avant même de suivre la première formation obligatoire (cf. explications du ch. A.2.2).

Al. 2 et 4 : Si toutes les conditions d'inscription sont remplies, le candidat reçoit l'attestation prévue à l'annexe 2. La personne qui possède l'attestation d'inscription peut commencer à se former à la conduite (suivant la catégorie, suivre le cours de théorie de la circulation ou s'inscrire à un examen).

L'attestation d'inscription est valable jusqu'à l'obtention du permis de la catégorie visée (al. 4). La personne qui a donc par exemple réussi l'examen théorique de base, mais non pas l'examen pratique de conduite pour l'obtention du permis de la catégorie B, n'a pas besoin de répéter l'examen théorique de base pour être de nouveau admise à l'examen pratique de conduite. Doit en revanche se réinscrire toute personne :

- qui, après l'échéance de la validité du permis de conduire à l'essai ou après son annulation, souhaite de nouveau obtenir une catégorie (l'attestation d'inscription n'était valable que jusqu'à l'obtention du permis de conduire à l'essai), ou
- qui souhaite obtenir une autre catégorie après l'obtention d'une catégorie.

Art. 5 : Identité, âge minimum, exercice des droits civils

Al. 1 : Correspond à l'art. 11, al. 3, OAC. Les autorités cantonales peuvent déléguer la vérification d'identité au contrôle des habitants ou à l'état civil des communes.

Al. 2 : Contrairement au droit en vigueur (art. 6 OAC), l'âge minimum ne se réfère plus à la délivrance du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, mais à la date à partir de laquelle peut s'effectuer l'inscription pour une catégorie de permis. Afin d'éviter un règlement trop rigide, il est prévu d'autoriser l'inscription au plus tôt un mois avant l'âge minimum requis, de manière analogue à l'examen théorique de base du droit en vigueur (art. 13, al. 1^{bis}, OAC).

Al. 3 : Il est désormais prévu de régler la procédure plus clairement, notamment en ce qui concerne les droits et les obligations des autorités et des personnes qui interviennent. Comme jusqu'à présent, seules des personnes qui ont l'exercice des droits civils (art. 12 du code civil) peuvent obtenir un permis d'élève conducteur ou un permis de conduire. La nouveauté est que ce principe est mentionné expressément dans le droit de la circulation routière, afin que des décisions négatives de l'autorité cantonale au cours de la procédure de délivrance (art. 4, al. 2) deviennent plus compréhensibles.

Art. 6 : Premiers secours

L'obligation de suivre un cours de premiers secours ne change pas.

Le fait que les services de secours professionnels sont aujourd'hui alertés bien plus rapidement qu'au moment de l'introduction des cours de premiers secours et, partant, que les connaissances en la matière ne sont plus nécessaires dans la même mesure qu'alors ne parle pas en faveur de cette obligation. Par contre, son maintien se justifie au vu de la persistance de questions importantes liées à la sécurisation du lieu de l'accident ainsi qu'à la façon correcte d'alerter les secours et de s'occuper des personnes blessées.

Art. 7 : Antécédents en tant qu'automobiliste

Cet article crée un pendant de la disposition de retrait de l'art. 33, al. 1 à 3, OAC. Celui-ci a pour but de garantir qu'aucune catégorie de permis qui aurait dû être retirée si elle avait été disponible avant le retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire ne soit délivrée pendant ce retrait. Mais si une catégorie de permis n'a pas à être retirée, on peut aussi la délivrer pendant un retrait de permis.

Il en va de même pour les interdictions de faire usage de permis de conduire étrangers. Les situations suivantes entrent en ligne de compte :

- Une personne réside à l'étranger et possède un permis de conduire étranger dont l'usage lui a été interdit en raison d'une infraction commise en Suisse. Pendant cette interdiction, elle a déménagé en Suisse et souhaite obtenir une autre catégorie : cette obtention est exclue pendant la période d'interdiction.
- Une personne a élu domicile en Suisse et y a commis – avant l'échéance du délai d'échange prescrit – une infraction qui a entraîné le retrait du permis de conduire. L'autorité suisse d'admission lui interdit de faire usage du permis de conduire étranger (parce qu'elle n'a pas encore la compétence de retirer le permis) et refuse une attestation d'inscription pendant la durée de l'interdiction.
- Une personne a élu domicile en Suisse et il lui a été interdit de faire usage de son permis de conduire étranger pour une durée indéterminée en raison d'une inaptitude à la conduite connue en Suisse (par ex. alcoolisme). L'attestation d'inscription ne peut être délivrée que lorsque l'inaptitude à la conduite est levée.
- Une personne domiciliée en Suisse a obtenu un permis de conduire à l'étranger en éludant les règles de compétence. L'usage de ce permis doit être interdit en Suisse. Une attestation de formation peut néanmoins lui être délivrée.

Après l'annulation du permis de conduire à l'essai, un nouveau permis d'élève conducteur ne peut être délivré qu'après le délai d'attente prévu à l'art. 15a, al. 5, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR¹²). L'autorité cantonale ne peut donc attester d'aucune inscription pour une catégorie de permis pendant le délai d'attente.

Art. 8 : Exigences médicales minimales

Al. 1 : Exprime désormais clairement que les exigences médicales minimales doivent être satisfaites non seulement par les candidats à un permis d'élève conducteur ou à un permis de conduire, mais aussi par les titulaires d'un permis d'élève conducteur ou d'un permis de conduire, et correspond pour le reste au droit en vigueur (art. 7, al. 1 et 1^{bis}, première et deuxième phrases, OAC). Mais à la demande des autorités cantonales, il n'est désormais plus exigé que la personne qui satisfait les exigences médicales minimales sans correcteurs de vue en porte néanmoins pour conduire si elle voit mieux avec. En pratique, on ne savait pas s'il s'agissait d'une disposition impérative ou d'une recommandation du législateur. En tant que recommandation, la disposition n'est pas appliquée en pratique et ne serait pas non plus très efficace. Il serait plus efficace par exemple d'expliquer l'importance d'une correction optimale des amétropies au cours de la formation des médecins de premier recours ou de sensibiliser les conducteurs à cette question par des campagnes.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 7, al. 2, OAC).

¹² RS 741.01

Al. 3 : Comme jusqu'à présent, le résultat d'un contrôle de la vue (art. 47) doit être fourni avant l'obtention d'un permis de conduire. Il n'est désormais plus nécessaire pour les personnes candidates à une catégorie professionnelle parce qu'elles doivent de toute façon démontrer leurs facultés visuelles dans le cadre de l'examen relevant de la médecine du trafic. En outre, la personne qui possède déjà une catégorie de permis ne doit plus non plus fournir le résultat d'un contrôle de la vue. La vérification des facultés visuelles dépendrait sinon de l'obtention d'autres catégories, ce qui n'est pas adéquat lorsque les exigences minimales en matière de facultés visuelles ne sont pas plus sévères.

Al. 4 :

Let. a : La nouveauté est que les candidats à une catégorie de permis professionnelle supplémentaire ne devront plus à l'avenir se soumettre à un examen relevant de la médecine du trafic. Le motif en est que ces personnes doivent se soumettre périodiquement à un examen relevant de la médecine du trafic en raison de la catégorie de permis professionnelle qu'elles ont déjà obtenue (art. 79, al. 1, let. a). Si l'examen révèle que l'aptitude à la conduite doit être niée, il va de soi qu'aucune autre catégorie de permis professionnelle ne peut non plus être délivrée.

Let. b : Désormais, seuls les candidats âgés de plus de 70 ans (jusqu'à présent de plus de 65 ans ; de plus de 75 ans en cas d'acceptation de l'initiative parlementaire 15.456 Reimann « Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés ») qui s'inscrivent pour la première fois en vue de l'obtention d'un permis de conduire doivent se faire examiner. Ils sont ainsi mis sur le même pied que les titulaires d'un permis de conduire des catégories non professionnelles (art. 79, al. 1, let. b).

Let. c, d et e : Reprennent sans modification matérielle l'art. 11b, al. 1, let. b, OAC.

Al. 5 : Reprend sans modification matérielle l'art. 11b, al. 1, let. c, OAC.

Art. 9 : Secret de fonction, reconnaissance des certificats d'aptitude

Correspond au droit en vigueur (art. 11c OAC) et tient compte à l'al. 1 de la nouvelle inscription proposée (art. 4).

4.22 Dispositions communes (art. 10 et 11)

Art. 10 : Permis d'élève conducteur de durée limitée et examen pratique de conduite

Al. 1 : Les courses d'apprentissage non accompagnées sont plus risquées que les courses accompagnées. C'est pourquoi on ne délivre qu'un permis d'élève conducteur dont la durée de validité est limitée. L'attestation du moniteur de conduite avant le troisième essai est déjà prescrite dans le droit en vigueur (art. 23, al. 1, OAC).

Al. 2 : Le premier permis d'élève conducteur donne droit à trois examens, puis il perd sa validité et est saisi même si la durée de validité prévue n'est pas encore écoulée.

Al. 3 :

Let. a : Lorsque seuls deux examens ont été passés pendant la période de validité du premier permis d'élève conducteur, un deuxième permis d'élève conducteur est délivré sans autre exigence parce que le titulaire aurait eu droit à un troisième essai.

Let. b : Lorsque le permis d'élève conducteur a été saisi en vertu de l'al. 2, un deuxième permis d'élève conducteur ne peut être délivré que si l'expertise d'un psychologue du trafic confirme l'aptitude à la conduite. Si l'aptitude à la conduite n'est pas confirmée, la formation est en principe interrompue et la délivrance d'un deuxième permis d'élève conducteur doit être refusée pour une durée indéterminée (jusqu'à la récupération de l'aptitude à la conduite).

Al. 4 : Le deuxième permis d'élève conducteur permet de passer trois examens sans condition. Après l'échec au troisième examen, le permis d'élève conducteur perd sa validité et il est saisi.

Al. 5 : Reprend la pratique du droit en vigueur (art. 16, al. 4, OAC) : Le candidat n'a pas droit par principe à un troisième permis d'élève conducteur. L'autorité cantonale a plusieurs possibilités

lorsqu'une demande de troisième permis d'élève conducteur est déposée. Elle peut décider, en vertu de l'art. 23, al. 3, LCR, de ne pas accéder à la demande avant l'expiration du délai de cinq ans. Elle peut aussi raccourcir ce délai. Mais elle peut également accéder à la demande immédiatement après l'échéance du deuxième permis d'élève conducteur et fixer les conditions requises dans le cas particulier (par ex. troisième permis d'élève conducteur seulement après un délai d'attente de deux ans, expertise d'un psychologue du trafic). L'autorité cantonale dispose ainsi de la marge d'appréciation dont elle a besoin pour trouver une solution adéquate pour chacun de ces rares cas particuliers.

Art. 11 : Permis d'élève conducteur de durée illimitée et examen pratique de conduite

Al. 1 : Le permis d'élève conducteur pour courses d'apprentissage accompagnées est délivré pour une durée indéterminée. Le temps dont une personne a besoin pour se former et être prête à passer l'examen ou les raisons pour lesquelles elle doit faire des pauses ne jouent aucun rôle. Tant qu'elle est accompagnée, il n'y a pas de risque pour la sécurité routière. Elle n'a le droit de conduire un véhicule automobile sans être accompagnée qu'après avoir réussi l'examen de conduite. Le nombre d'années après lequel elle réussit cet examen est sans importance ou peut même être favorable à la sécurité routière : plus on acquiert de pratique dans le cadre de la conduite accompagnée, moindre sera le risque lors de la conduite non accompagnée.

La renonciation à limiter la durée élimine en outre les difficultés qui ne cessent de surgir à l'échéance du permis d'élève conducteur et des mesures à ordonner lorsqu'il n'a pas été utilisé.

Al. 2 : Mais après trois échecs à l'examen, le permis d'élève conducteur perd sa validité et il est saisi.

Al. 3 : Un deuxième permis d'élève conducteur n'est délivré que si l'expertise d'un psychologue du trafic confirme l'aptitude à la conduite. Si l'aptitude à la conduite n'est pas confirmée, la formation est en principe interrompue et la délivrance d'un deuxième permis d'élève conducteur doit être refusée pour une durée indéterminée (jusqu'à la récupération de l'aptitude à la conduite).

Al. 4 : Le deuxième permis d'élève conducteur permet de passer trois examens sans condition. Après l'échec au troisième examen, le permis d'élève conducteur perd sa validité et il est saisi.

Al. 5 : Reprend la pratique du droit en vigueur (art. 16, al. 4, OAC) : Le candidat n'a en principe pas droit à un troisième permis d'élève conducteur. L'autorité cantonale a plusieurs possibilités lorsqu'une demande de troisième permis d'élève conducteur est déposée. Elle peut décider, en vertu de l'art. 23, al. 3, LCR, de ne pas accéder à la demande avant l'expiration du délai de cinq ans. Elle peut aussi raccourcir ce délai. Mais elle peut également accéder à la demande immédiatement après l'échéance du deuxième permis d'élève conducteur et fixer les conditions requises dans le cas particulier (par ex. troisième permis d'élève conducteur seulement après un délai d'attente de deux ans, expertise d'un psychologue du trafic). L'autorité cantonale dispose ainsi de la marge d'appréciation dont elle a besoin pour trouver une solution adéquate pour chacun de ces rares cas particuliers.

4.3 Catégories (art. 12 à 37)

Relation avec le droit de l'Union européenne

La subdivision en catégories, sous-catégories et catégories spéciales est supprimée parce que les sous-catégories sont devenues des catégories dans la directive européenne. Le contenu des catégories AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE est mis en discussion sans modification (à l'exception, pour la catégorie B, de la conduite d'ensembles de véhicules dont le poids total n'excède pas 4250 kg), parce qu'il est en vigueur dans l'ensemble de l'espace européen et que seule une reprise aussi complète que possible des catégories de l'UE facilite l'utilisation du permis de conduire suisse dans l'UE. L'interdiction de dériver la catégorie A2 d'un motorcycle plus puissant est déjà réglée dans le droit en vigueur (art. 145a de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)¹³.

¹³ RS 741.41

4.31 Motocycles et cyclomoteurs (art. 12 à 17)

Art. 12 : Catégories de motocycles et cyclomoteurs

Cat. M : Reprend l'ancienne catégorie spéciale M pour les cyclomoteurs.

Cat. AM : Elle est nouvelle et contient d'une part les motocycles légers. Ceux-ci présentent typiquement une vitesse maximale par construction n'excédant pas 45 km/h et une cylindrée maximale de 50 cm³ ou une puissance maximale de 4 kW pour les moteurs électriques. Cette catégorie correspond pour l'essentiel à la sous-catégorie actuelle A1 avec l'adjonction « 45 km/h ». Elle donne d'autre part le droit de conduire des quadricycles légers à moteur dès l'âge de 18 ans révolus (jusqu'à présent catégorie spéciale F, également seulement dès 18 ans).

Cat. A1 : Correspond en partie à l'ancienne sous-catégorie A1. Mais un rapport puissance/poids maximal de 0,1 kW/kg est ajouté. Elle donne désormais le droit supplémentaire de conduire des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kW.

Cat. A2 : Reprend l'ancienne catégorie « A limitée ».

Cat. A : Correspond en partie à l'ancienne catégorie A. Elle donne désormais le droit supplémentaire de conduire des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kW (la sous-catégorie B1 ou la catégorie B, suivant le poids à vide, était requise jusqu'à présent).

Art. 13 : Catégorie M

Correspond au droit en vigueur (art. 3, al. 3, 6, al. 1, let. a, et 24, al. 2, OAC). La limitation au trafic interne (art. 4, al. 5, let. e, OAC) n'est pas reprise. Il appartient à l'État étranger dont on emprunte les routes de dire s'il accepte ou non l'attelage de remorques.

Art. 14 : Catégorie AM

Al. 1 : Il est prévu que l'âge minimum s'élève à 15 ans. De la sorte, il est permis de conduire des véhicules plus rapides une année après l'obtention de la catégorie M. La directive européenne autorise les États membres à abaisser l'âge minimum (16 ans) à 14 ans ou à l'élever à 18 ans. Étant donné que les conducteurs de deux-roues subissent toujours des accidents graves plus fréquemment que la moyenne, il faut aussi discuter d'un âge minimum plus élevé. Un âge minimum de 16 ans est donc proposé à titre de variante. Il correspond à l'âge minimum du droit en vigueur (art. 16, al. 1, let. c, ch. 1, OAC). Il n'est toutefois pas prévu de modifier l'âge minimum requis pour conduire des quadricycles légers à moteur (pour lesquels la catégorie AM est désormais nécessaire). La directive européenne ne prévoit certes pas d'échelonnement de l'âge minimum pour la catégorie AM, mais connaît ce type d'échelonnement. Il est donc proposé que la catégorie AM donne le droit de conduire des quadricycles légers à moteur dès l'âge de 18 ans révolus.

Al. 2 : Comme dans le droit en vigueur, le permis d'élève conducteur est délivré après la réussite de l'examen théorique de base (cf. art. 15, al. 1, OAC). Il est valable pour une durée limitée parce qu'il donne le droit d'effectuer des courses d'apprentissage non accompagnées. Douze mois devraient correspondre approximativement à la saison motocycliste, de sorte que l'examen pratique de conduite peut être passé pendant cette période. Le cours de théorie de la circulation et la formation pratique de base à la conduite de motocycles ne sont pas obligatoires, mais peuvent être suivis à titre facultatif.

Al. 3 : La catégorie AM donne le droit, sans autre exigence, de conduire des cyclomoteurs (cat. M). Il est également prévu de délivrer la catégorie F, car il ne serait guère compréhensible que la catégorie AM autorise à conduire, dès l'âge de 18 ans révolus, un quadricycle léger à moteur (jusqu'à 45 km/h), mais non pas un chariot à moteur (à quatre roues, jusqu'à 30 km/h). Il n'est pas prévu en revanche de délivrer la catégorie G, parce que celle-ci requiert désormais de suivre une formation (cours de conduite de tracteurs).

Art. 15 : Catégorie A1

Al. 1 : Il est prévu que l'inscription soit possible dès l'âge de 16 ans, mais aussi que les motocycles d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ou d'une puissance supérieure à 4 kW puissent désormais être conduits dès cet âge (et non seulement à partir de 18 ans comme jusqu'à présent). Par souci de

sécurité, l'âge minimum pourrait toutefois aussi être fixé à 18 ans pour tous les motocycles de cette catégorie, ce qui est proposé comme variante.

Al. 2 : Il faut en principe suivre les mêmes formations et passer les mêmes examens que jusqu'à présent. Mais il est prévu que les titulaires du permis de conduire de la catégorie B doivent aussi réussir l'examen pratique à l'avenir. La personne qui a déjà réussi auparavant un examen théorique de base complet pour obtenir une catégorie de permis n'a en principe plus besoin de répéter cet examen (art. 66).

Al. 3 : La formation pratique de base dure désormais aussi douze heures pour la catégorie A1. En contrepartie, elle n'a plus besoin d'être suivie pour l'obtention des catégories A2 ou A.

Al. 4 : La catégorie A1 donne le droit, sans autre exigence, de conduire des motocycles légers (cat. AM) et des cyclomoteurs (cat. M). Il n'est plus prévu en revanche de délivrer la catégorie G, parce que celle-ci requiert désormais de suivre une formation spécifique (cours de conduite de tracteurs) qui n'a rien de commun avec la conduite d'un vélomoteur. Mais la catégorie A1 donne désormais le droit de conduire des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kW (la catégorie B ou la sous-catégorie B1, suivant le poids à vide, était requise jusqu'à présent).

Art. 16 : Catégorie A2

Al. 1 : De fait, la catégorie A2 a déjà été introduite avec l'introduction de la catégorie A limitée à 35 kW. Pour celle-ci, l'âge minimum a été fixé à 18 ans. Étant donné que les usagers de deux-roues sont fréquemment impliqués dans des accidents, une variante d'âge minimum plus élevé, de 20 ans, est également envisageable, ce qui entraînerait toutefois un durcissement par rapport au droit en vigueur.

Al. 2 : Cf. explications sur l'art. 15, al. 2.

Al. 3 : Cf. explications sur l'art. 15, al. 3. La personne qui possède la catégorie A1 n'est en principe pas tenue de suivre de formation pratique de base pour obtenir la catégorie A2 (art. 113).

Al. 4 : Il n'est plus prévu de délivrer la catégorie G, parce qu'il faut désormais suivre pour celle-ci une formation (cours de conduite de tracteurs) qui n'a rien de commun avec la conduite d'un motocycle.

Art. 17 : Catégorie A

Al. 1 : Règle le nouvel accès aux motocycles à puissance non limitée : pour des raisons de sécurité, il est proposé de renoncer en principe à l'accès direct à la catégorie A sans formation préalable spécifique aux motocycles (exception : personnes en formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motocycles avec certificat fédéral de capacité, art. 41, al. 2). Mais en général, l'inscription ne peut donc s'effectuer qu'après la possession irréprochable de la catégorie A2 durant quatre ans, y compris deux ans de possession de la catégorie A1. Une personne est détentrice du permis de conduire de façon irréprochable lorsqu'elle n'a commis durant la période prescrite aucune infraction entraînant ou ayant entraîné un retrait du permis de conduire.

Al. 2 : La catégorie A donne désormais le droit de conduire des tricycles à moteur dont la puissance excède 15 kW (la catégorie B ou la sous-catégorie B1, suivant le poids à vide, était requise jusqu'à présent). Il n'est plus prévu en revanche de délivrer la catégorie G, parce que celle-ci requiert désormais de suivre une formation (cours de conduite de tracteurs).

4.32 Voitures de tourisme et quadricycles à moteur (art. 18 à 21)

Art. 18 : Catégories de voitures de tourisme et de quadricycles à moteur

Cat. B1 : Correspond en partie à la sous-catégorie actuelle B1, mais ne donne désormais le droit de conduire que des quadricycles légers. La catégorie A1 ou A est désormais requise pour les tricycles à moteur.

Cat. B : Reprend l'ancienne catégorie B en ce qui concerne le véhicule sans remorque ou tracteur.

Cat. BE : Correspond en partie à l'ancienne catégorie BE, mais seules les remorques dont le poids total n'excède pas 3500 kg peuvent désormais être attelées (jusqu'à présent sans autre limite que

celle de la charge remorquable autorisée du véhicule tracteur). La catégorie C1E (jusqu'à un poids de l'ensemble de 12 t) ou CE est requise lorsque des remorques plus lourdes sont attelées à des véhicules tracteurs de la catégorie B. Sur le territoire national, ces conducteurs n'ont pas besoin de certificat de capacité selon l'OACP, puisque l'art. 2, al. 2, OACP vise le véhicule tracteur (courses à l'étranger : cf. explications sur les modifications de l'OACP, art. 2, al. 2^{bis}).

Art. 19 : Catégorie B1

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. d, OAC).

Al. 2 : Comme dans le droit en vigueur, le permis d'élève conducteur est délivré après la réussite de l'examen théorique de base (cf. art. 15, al. 1, OAC). Il est valable pour une durée limitée parce qu'il donne le droit d'effectuer des courses d'apprentissage non accompagnées.

Al. 3 : Il est prévu que la catégorie B1 donne le droit de conduire toutes les catégories subordonnées de véhicules à quatre roues (F et G) ainsi que les cyclomoteurs (cat. M). L'autorisation d'atteler des remorques à ces véhicules automobiles avec le permis de conduire de la (ou de l'ancienne sous-) catégorie B1 n'était pas mentionnée jusqu'à présent, mais subsiste sans autre précision. Il n'y a plus besoin de règle spéciale au sujet des luges à moteur puis que celles-ci peuvent aussi être considérées comme des « quadricycles à moteur » depuis la modification du 16 novembre 2016 de l'OETV.

Art. 20 : Catégorie B

Al. 1 : Tient compte de la proposition selon laquelle, pour les personnes âgées de moins de 25 ans, le permis d'élève conducteur de la catégorie B doit être valable depuis au moins un an au moment où est passé l'examen pratique de conduite.

Les personnes en formation professionnelle initiale de conducteur/trice de véhicules légers ne sont pas admises en vertu de l'al. 3, mais selon la règle spéciale de l'art. 39 sur l'examen pratique de conduite.

Al. 2 : Il est désormais prescrit de suivre la formation de base sur la technique de conduite (art. 121 à 123 en relation avec l'annexe 9, ch. 3). Cette formation doit être suivie avant l'examen pratique de conduite.

Al. 3 : Les nouveaux conducteurs de 18 à 24 ans sont sans conteste impliqués plus fréquemment que la moyenne dans des accidents de la route. La durée de possession d'un an pour le permis d'élève conducteur de la catégorie B ne s'applique donc que jusqu'à l'âge de 25 ans révolus. Les permis d'élève conducteur de la catégorie B dont la durée de validité a expiré comptent aussi dans le calcul de la durée de possession d'un an.

Al. 4 :

Let. a : Reprend le droit en vigueur (art. 3, al. 1, OAC).

Let. b : Le rapport entre le poids total de la remorque et le poids à vide du véhicule tracteur ne joue désormais plus aucun rôle pour les remorques dont le poids total excède 750 kg (avec un poids de l'ensemble de 3500 kg au maximum), ce qui représente une simplification.

Let. c : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 4, al. 5, let. f, OAC).

Let. d : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. g, OAC).

Let. e : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. d, OAC) et étend logiquement l'autorisation de conduire aux autres remorques de la protection de la population.

Art. 21 : Catégorie BE

Al. 1 : Après l'obtention du permis de conduire pour le véhicule tracteur, la validité du permis d'élève conducteur est limitée afin que le candidat ne conduise pas d'ensembles de véhicules de la catégorie BE sans réussir un examen pratique de conduite.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, OAC).

Al. 3 : La catégorie BE donne le droit de conduire toutes les autres catégories de remorques pour autant que le permis de conduire ait été obtenu pour le véhicule tracteur. La catégorie CE fait exception. La personne qui veut l'obtenir doit passer un examen même si elle est déjà détentrice de catégories de remorques.

4.33 Véhicules lourds affectés au transport de choses et véhicules de travail lourds (art. 22 à 27)

Art. 22 : Catégories de véhicules lourds affectés au transport de choses et de véhicules de travail lourds

Cat. C1 : Reprend sans modification matérielle l'ancienne sous-catégorie C1. Les véhicules de la catégorie D feront toujours exception à l'avenir, mais cette exception est exprimée autrement (« dont le nombre de places, outre le siège du conducteur, ne dépasse pas huit »).

Cat. C1E : Correspond en partie à l'ancienne sous-catégorie C1E. Le rapport entre le poids total de la remorque et le poids à vide du véhicule tracteur ne joue désormais plus aucun rôle, ce qui représente une simplification. Cette nouveauté répond en même temps au postulat 11.4165¹⁴ « Augmentation de la charge utile pour la catégorie C1E du permis de conduire ». Cette intervention a été déposée le 23 décembre 2011 par le conseiller national Thomas Hurter. Le Conseil fédéral a recommandé son acceptation en date du 15 février 2012. Le postulat a été accepté par le Conseil national le 15 juin 2012.

Cat. C2 : Elle est nouvelle et inclut les véhicules d'intervention de la protection de la population¹⁵, indépendamment du poids total et du nombre de places. Cette autorisation de conduire existait jusqu'à présent en vertu des codes 109 et 118 (voitures automobiles des services du feu) ou des instructions de l'OFROU du 1^{er} mars 2014 relatives à la conduite des véhicules d'intervention de la protection contre les catastrophes (autres véhicules d'intervention). Elle inclut en outre les véhicules affectés au transport de détachements de policiers, indépendamment du poids total et du nombre de places (cf. ancien droit : art. 4, al. 5, let. b, OAC).

Cat. C : Reprend sans modification matérielle l'ancienne catégorie C. Les véhicules de la catégorie D feront toujours exception à l'avenir, mais cette exception est exprimée autrement (« dont le nombre de places, outre le siège du conducteur, ne dépasse pas huit »).

Cat. CE : Reprend l'ancienne catégorie CE.

Art. 23 : Catégorie C1

Al. 1 : Correspond au droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. d, OAC).

Al. 2 : Le permis d'élève conducteur est désormais valable pour une durée illimitée parce qu'il ne donne le droit d'effectuer que des courses d'apprentissage accompagnées (art. 11 et 60).

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. h, OAC). L'examen théorique complémentaire ne doit pas être passé pendant que le permis d'élève conducteur est retiré ou annulé.

Al. 4 :

Let. a : Explicite les transports qui peuvent être effectués après la réussite de l'examen pratique de conduite de la catégorie C1. La personne qui veut exploiter toutes les possibilités doit encore réussir les examens pour l'obtention du certificat de capacité prévu par l'OACP.

Let. b : Reprend le droit en vigueur (art. 3, al. 2, OAC).

Let. c : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. d, OAC) et étend logiquement l'autorisation de conduire aux autres remorques de la protection de la population.

Let. d : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. c, OAC).

¹⁴ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20114165>

¹⁵ Cf. « Système coordonné de protection de la population » sous <http://www.babs.admin.ch/fr/home.html>

Let. e : La catégorie C1 ne donne pas automatiquement le droit d'obtenir la catégorie D1, puisqu'un âge minimum supérieur et une pratique de la conduite irréprochable sont prescrits pour la seconde. Mais si ces conditions sont remplies, la catégorie D1 est délivrée sans examen (cf., dans le droit en vigueur, art. 22, al. 3, let. c, OAC). Le droit en vigueur est également repris en ce qui concerne les catégories P et P1 (art. 25, al. 4^{bis}, OAC).

Art. 24 : Catégorie C1E

Al. 1 : La première phrase reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, OAC). Après l'obtention du permis de conduire pour le véhicule tracteur, la validité du permis d'élève conducteur est limitée afin que le candidat ne conduise pas d'ensembles de véhicules de la catégorie C1E sans réussir un examen pratique de conduite.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, OAC).

Al. 3 :

Phrase introductive : La catégorie C1E donne le droit de conduire toutes les autres catégories de remorques pour autant que le permis de conduire ait été obtenu pour le véhicule tracteur. La catégorie CE fait exception. La personne qui veut l'obtenir doit passer un examen même si elle est déjà détentrice de catégories de remorques.

Let. a : Stipule explicitement que les ensembles de véhicules avec véhicule tracteur de la catégorie B qui n'entrent pas dans la catégorie B ou BE peuvent être conduits avec la catégorie C1E, pour autant que le poids de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg.

Let. b : Cf. art. 23, al. 4, let. d. La même autorisation doit bien entendu aussi s'appliquer aux détenteurs de la catégorie de permis pour les ensembles de véhicules correspondants.

Art. 25 : Catégorie C2

Al. 1 : L'âge minimum applicable est le même que pour la catégorie C1.

Al. 2 : Le permis d'élève conducteur est valable pour une durée illimitée parce que seules des courses d'apprentissage accompagnées peuvent être effectuées (art. 11 et 61).

Al. 3 : Comme pour la catégorie C1, seuls les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B peuvent être admis à l'examen pratique de conduite. L'examen théorique complémentaire ne doit pas être passé pendant que le permis d'élève conducteur est retiré ou annulé.

Al. 4 :

Let. a : Cf. explication sur l'art. 23, al. 4, let. a. Les transports de marchandises effectués avec une voiture automobile de la sous-catégorie C1 et avec les codes 109 et 118 entrent déjà, selon le droit en vigueur, dans les exceptions prévues à l'art. 3, let. c, OACP.

Let. b à e : Même régime que pour la catégorie C1.

Art. 26 : Catégorie C

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. d, OAC).

Al. 2 : Le permis d'élève conducteur est désormais valable pour une durée illimitée parce que seules des courses d'apprentissage accompagnées peuvent être effectuées (art. 42, al. 1, et 61).

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. c, ch. 1, OAC). L'examen théorique complémentaire ne doit pas être passé pendant que le permis d'élève conducteur est retiré ou annulé.

Al. 4 :

Let. a : Explicite les transports qui peuvent être effectués après la réussite de l'examen pratique de conduite de la catégorie C. La personne qui veut exploiter toutes les possibilités doit encore réussir les examens pour l'obtention du certificat de capacité prévu par l'OACP.

Let. b : Reprend le droit en vigueur (art. 3, al. 1, OAC).

Let. c : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. d, OAC) et étend logiquement l'autorisation de conduire aux autres remorques de la protection de la population.

Let. d : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. b, OAC). L'autorisation de conduire des véhicules affectés au transport de détachements de policiers et des voitures automobiles des services du feu indépendamment du poids total et du nombre de places résulte de la nouvelle catégorie C2.

Let. e : La catégorie C ne donne pas automatiquement le droit d'obtenir la catégorie D1, puisqu'un âge minimum supérieur et une pratique de la conduite irréprochable sont prescrits pour la seconde. Mais si ces conditions sont remplies, la catégorie D1 est délivrée sans examen (cf., dans le droit en vigueur, art. 22, al. 3, let. c, OAC). Le droit en vigueur est également repris en ce qui concerne les catégories P et P1 (art. 25, al. 4^{bis}, OAC).

Art. 27 : Catégorie CE

Al. 1 : La première phrase reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. c, OAC). Après l'obtention du permis de conduire pour le véhicule tracteur, la validité du permis d'élève conducteur est limitée afin que le candidat ne conduise pas d'ensembles de véhicules de la catégorie CE sans réussir un examen pratique de conduite.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, OAC).

Al. 3 : La catégorie CE donne le droit de conduire toutes les autres catégories de remorques pour autant que le permis de conduire ait été obtenu pour le véhicule tracteur. Cf. par ailleurs explication sur l'art. 23, al. 2, let. a. Cette autorisation doit bien entendu aussi être valable pour les titulaires de la catégorie supérieure CE.

4.34 Transport de personnes (art. 28 à 34)

Art. 28 : Catégories pour le transport de personnes

Cat. D1 : Correspond en partie à l'ancienne sous-catégorie D1. L'expression « places assises » est désormais remplacée par le terme de « places ». Cela signifie que la catégorie D1 ne permettra plus à l'avenir de conduire des véhicules qui certes présentent seulement 16 « places assises » outre le siège du conducteur, mais encore un certain nombre de places debout. Les places debout (art. 107, al. 2 et 3, OETV) devront à l'avenir être comptabilisées dans le nombre de « places ». Étant donné que les places debout ne sont en principe admises que dans les autocars et les minibus affectés au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises de transport concessionnaires (art. 107, al. 2, OETV), cette modification se répercute sur le permis de conduire des conducteurs professionnels (sous-catégorie actuelle D1 sans codes). En outre, la longueur de ces véhicules ne doit plus excéder huit mètres. Le permis de conduire de la catégorie D est nécessaire si le véhicule est admis pour plus de 16 places ou si sa longueur excède huit mètres.

Cat. D1E : Correspond en partie à l'ancienne catégorie D1E. Il n'y a plus de limite de poids ni pour les remorques, ni pour l'ensemble de véhicules. Il est également permis désormais d'utiliser des remorques avec des véhicules de la catégorie D1 pour le transport de personnes.

Cat. D : Reprend l'ancienne catégorie D dans la mesure où elle donne le droit de conduire toutes les voitures automobiles affectées au transport de personnes dont le nombre de places est supérieur à huit et pour lesquelles le permis de conduire de la catégorie D1 ne suffit pas. Il faut désormais compter les places debout (art. 107, al. 2 et 3, OETV) au nombre des « places ».

Cat. DE : Reprend l'ancienne catégorie DE.

Cat. P : Remplace l'ancien code 121, qui n'était valable qu'en relation avec les catégories B ou C, les sous-catégories B1 ou C1 ou la catégorie spéciale F.

Cat. P1 : Remplace l'ancien code 122, qui n'était valable qu'en relation avec les catégories B ou C, les sous-catégories B1 ou C1 ou la catégorie spéciale F.

Art. 29 : Catégorie D1

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. e, OAC).

Al. 2 : Il est suffisant de prescrire la possession préalable de la catégorie B durant un an puisque la catégorie D1 ne peut être obtenue qu'à 21 ans et que la catégorie C ne peut l'être sans la possession préalable de la catégorie B. Le permis de trolleybus est également suffisant (sans pratique de la conduite).

Contrairement au droit en vigueur (art. 5, al. 1, let. a, OAC), toutes les personnes qui se préparent sur la voie publique à un examen pratique de conduite ont désormais besoin d'un permis d'élève conducteur.

Al. 3 : Le permis d'élève conducteur est désormais valable pour une durée illimitée parce que seules des courses d'apprentissage accompagnées peuvent être effectuées (art. 11 et 61).

Al. 4 : L'examen théorique complémentaire ne doit pas être passé pendant que le permis d'élève conducteur est retiré ou annulé.

Al. 5 :

Let. a : Explicite les transports qui peuvent être effectués après la réussite de l'examen pratique de conduite de la catégorie D1. La personne qui veut exploiter toutes les possibilités doit encore réussir les examens pour l'obtention du certificat de capacité prévu par l'OACP.

Let. b : Reprend le droit en vigueur (art. 3, al. 2, OAC).

Art. 30 : Catégorie D1E

Al. 1 : La première phrase reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, ch. 1, OAC). Après l'obtention du permis de conduire pour le véhicule tracteur, la validité du permis d'élève conducteur est limitée afin que le candidat ne conduise pas d'ensembles de véhicules de la catégorie D1E sans réussir un examen pratique de conduite.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, OAC).

Al. 3 : La catégorie D1E donne le droit de conduire toutes les autres catégories de remorques pour autant que le permis de conduire ait été obtenu pour le véhicule tracteur. La catégorie CE est exceptée. La personne qui veut l'obtenir doit passer un examen même si elle est déjà détentrice de catégories de remorques.

Art. 31 : Catégorie D

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. e, OAC).

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 8, al. 1 à 2^{ter}; la pratique de la conduite de voitures automobiles de la catégorie C est vérifiable au moyenne du tachygraphe).

Al. 3 : Le permis d'élève conducteur est désormais valable pour une durée illimitée parce que seules des courses d'apprentissage accompagnées peuvent être effectuées (art. 11 et 61).

Contrairement au droit en vigueur (art. 5, al. 1, let. a, OAC), toutes les personnes qui se préparent sur la voie publique à un examen pratique de conduite ont désormais besoin d'un permis d'élève conducteur.

Al. 4 : L'examen théorique complémentaire ne doit pas être passé pendant que le permis d'élève conducteur est retiré ou annulé.

Al. 5 :

Let. a : Explicite les transports qui peuvent être effectués après la réussite de l'examen pratique de conduite de la catégorie D. La personne qui veut exploiter toutes les possibilités doit encore réussir les examens pour l'obtention du certificat de capacité prévu par l'OACP.

Let. b : Reprend le droit en vigueur (art. 3, al. 1, OAC).

Let. c : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 5, let. a, OAC).

Art. 32 : Catégorie DE

Al. 1 : La première phrase reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, ch. 1, OAC). Après l'obtention du permis de conduire pour le véhicule tracteur, la validité du permis d'élève conducteur est limitée afin que le candidat ne conduise pas d'ensembles de véhicules de la catégorie DE sans réussir un examen pratique de conduite.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, let. e, OAC).

Al. 3 : La catégorie DE donne le droit de conduire toutes les autres catégories de remorques pour autant que le permis de conduire ait été obtenu pour le véhicule tracteur. La catégorie CE est exceptée. La personne qui veut l'obtenir doit passer un examen même si elle est déjà détentrice de catégories de remorques. Cf. par ailleurs explication sur l'art. 24, al. 2, let. a. Cette autorisation doit bien entendu aussi être valable pour les titulaires de la catégorie supérieure DE.

Art. 33 : Catégorie P

Al. 1 : À l'avenir, toutes les personnes qui veulent effectuer des transports de personnes à titre professionnel avec les catégories F ou B1 devront aussi apporter la preuve d'une possession préalable irréprochable de la catégorie B. Selon le droit en vigueur (art. 8, al. 4, OAC), une pratique de la conduite durant une année avec ces catégories était suffisante, de sorte que des courses professionnelles pouvaient déjà être effectuées à partir de 17 ans avec la catégorie F. L'exigence de la possession préalable de la catégorie B remplace la pratique de la conduite exigée par le droit en vigueur, mais non contrôlable. La durée d'un an est toutefois maintenue.

Al. 2 : Une année devrait suffire pour acquérir les compétences pratiques supérieures à celles de la conduite non professionnelle de véhicules des catégories B, B1, C, C1 ou F.

Al. 3 : L'examen théorique complémentaire ne doit pas être passé pendant que le permis d'élève conducteur est retiré ou annulé.

Al. 4 : Le titulaire de la catégorie C1 ou C est dispensé de l'examen pratique de conduite (art. 23, al. 4, let. e, et 26, al. 4, let. e) aux mêmes conditions que dans le droit en vigueur (art. 25, al. 4 et 4^{bis}, OAC).

Art. 34 : Catégorie P1

Al. 1 et 2 : Comme dans le droit en vigueur (art. 25, al. 3, let. a, OAC), les conditions de délivrance sont en principe les mêmes que pour la catégorie P, mais il n'y a pas de besoin de réussir d'examen théorique complémentaire.

4.35 Autres véhicules automobiles (art. 35 à 37)Art. 35 : Autres catégories

Cat. F : Correspond en partie à l'ancienne catégorie spéciale F. Les quadricycles légers à moteur en sont désormais exclus, puisqu'ils requerront la catégorie AM.

Cat. G : Correspond en partie à l'ancienne catégorie spéciale G. Il sera désormais permis de conduire non seulement les véhicules agricoles et les véhicules industriels utilisés pour des courses agricoles dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, mais aussi ceux dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h et les véhicules agricoles spéciaux.

Art. 36 : Catégorie F

Al. 1 et 3 : Reprennent le droit en vigueur (art. 4, al. 3, et 6, al. 1, let. b, OAC). C'est par inadvertance que l'autorisation de conduire des luges à moteur dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h n'a pas été transférée dans les ordonnances lors de l'abrogation des instructions du 14 février 2003 concernant la modification du 3 juillet 2002 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière. Les quadricycles légers à moteur pouvaient être conduits, en vertu de l'ancien droit, par des personnes âgées d'au moins 18 ans avec le permis de conduire de la catégorie spéciale F, mais appartiennent désormais à la catégorie AM.

La limitation au trafic interne (art. 4, al. 5, let. e, OAC) n'est pas reprise. Il appartient à l'État étranger dont on emprunte les routes de dire s'il accepte ou non l'attelage de remorques.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 15, al. 1, en relation avec l'art. 16, al. 1, let. b, OAC). Le titulaire de la catégorie G n'a pas besoin, comme dans le droit en vigueur (cf. art. 13, al. 3, let. b, OAC), de passer d'examen théorique de base (art. 37, al. 2, en relation avec l'art. 66).

Art. 37 : Catégorie G

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. a, OAC).

Al. 2 et 3 : Il faut désormais obtenir un permis d'élève conducteur. La raison en est qu'il est prévu de rendre à l'avenir obligatoire le cours de conduite de tracteurs. En contrepartie, la catégorie G inclut tous les véhicules agricoles (y compris ceux dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h et les véhicules spéciaux). Il suffit de présenter l'inscription au cours de conduite de tracteurs pour obtenir un deuxième permis d'élève conducteur. Cette règle est justifiée par le fait que le permis d'élève conducteur est délivré après la réussite de l'examen théorique de base et que cet examen, une fois réussi, est valable pour une durée illimitée.

Al. 4 : Reprend le droit en vigueur (art. 4, al. 3, OAC) et étend l'autorisation de conduire aux véhicules agricoles et aux véhicules industriels utilisés pour des courses agricoles dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h ainsi qu'aux véhicules agricoles spéciaux. La limitation au trafic interne (art. 4, al. 5, let. e, OAC) n'est pas reprise. Il appartient à l'État étranger dont on emprunte les routes de dire s'il accepte ou non l'attelage de remorques.

4.36 Exceptions à l'obligation de détenir un permis de conduire (art. 37)

Art. 38 : Exceptions

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 5, al. 2, OAC).

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. f, et al. 5, OAC).

Al. 3 : Reprend en partie le droit en vigueur (art. 25, al. 2, let. b, OAC). L'art. 25, al. 2, let. a, OAC n'est pas repris. Le transport exclusif de personnes « faisant partie du personnel d'une entreprise au moyen de véhicules appartenant à l'entreprise », visé au ch. 1, ne permet pas a priori de réaliser un bénéfice économique. Par conséquent, il ne peut nullement s'agir de transport de personnes à titre professionnel. Nous n'avons pas connaissance de cas concrets d'autorisations délivrées en vertu du ch. 2.

4.37 Règles spéciales concernant la formation professionnelle initiale (art. 39 à 45)

Le contenu des règles spéciales se fonde, sans changement, sur les instructions de l'OFROU du 20 janvier 2017 sur les facilités accordées aux personnes en formation professionnelle initiale.

Art. 39 : Conducteur/trice de véhicules légers avec attestation fédérale de formation professionnelle

Les conducteurs de véhicules légers effectuent des transports avec des voitures de livraison. À cet effet, ils peuvent obtenir le permis de conduire des catégories B et BE dès 17 ans en vertu des dispositions ordinaires.

Étant donné que l'examen pratique de conduite doit être réussi au moment de l'examen de fin d'apprentissage, les personnes en formation sont déjà autorisées à le passer six mois après avoir atteint l'âge minimum. Mais le permis de conduire n'est délivré qu'à 18 ans révolus. Tant qu'ils ne possèdent que le permis d'élève conducteur, les apprentis ne peuvent conduire qu'avec l'accompagnateur prescrit.

Art. 40 : Conducteur/trice de véhicules lourds, mécanicien(ne) en maintenance d'automobiles, mécatronicien(ne) d'automobiles, avec certificat fédéral de capacité et option « véhicules utilitaires » si elle est proposée

Ces apprentis (qui suivent l'option « véhicules utilitaires » dans les cas où elle est proposée) réparent des camions ou effectuent des transports de marchandises avec des camions. La conduite autonome de ces véhicules fait partie intégrante de la formation professionnelle initiale.

L'option « voitures de tourisme » ne nécessite pas de règles spéciales, puisqu'il est proposé de pouvoir obtenir dès 17 ans le permis d'élève conducteur pour la catégorie B. En outre, les personnes

en possession d'un permis d'élève conducteur ou d'un permis de conduire de la catégorie B auront la possibilité d'obtenir le permis d'élève conducteur de la catégorie BE.

Art. 41 : Mécanicien(ne) en motocycles de petite cylindrée et cycles avec certificat fédéral de capacité, mécanicien(ne) en motocycles avec certificat fédéral de capacité

Al. 1 : Un âge minimum de 16 ans est nécessaire parce que, souvent, les pannes ne peuvent être identifiées et les réparations contrôlées que lorsque l'apprenti conduit le motocycle.

Cette disposition est nécessaire uniquement si l'âge minimum est fixé à 18 ans pour la catégorie A1. Avec un âge minimum ordinaire de 16 ans, l'al. 1 serait supprimé.

Al. 2 : Les personnes âgées de 18 ans qui suivent la formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motocycles peuvent déjà accéder directement à la catégorie A en vertu du droit en vigueur (art. 6, al. 1, let. d, en relation avec l'art. 15, al. 2, let. b, OAC).

Les apprentis qui suivent la formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motocycles pourront, à l'avenir aussi, accéder directement à la catégorie A. Cette possibilité n'est plus prévue ni pour les aspirants de police ni pour les personnes qui obtiennent le permis de conduire à l'armée. Tandis que cette exception ne présente aucun caractère de nécessité pour les aspirants de police, l'armée peut gérer ses besoins elle-même dans l'ordonnance sur la circulation militaire¹⁶.

Al. 3 : Pour les personnes en question, on peut certes renoncer à la possession préalable de catégories de permis pour motocycles, mais non au cours de théorie de la circulation et à la formation pratique de base à la conduite des motocycles.

Art. 42 : Courses d'apprentissage avec des véhicules des catégories B, BE, C et CE

Al. 1 et 2 : Correspondent au droit en vigueur (art. 17, al. 5, let. c, OAC). La demande de renoncer à l'accompagnement professionnel et d'autoriser à la place l'accompagnement non professionnel durant la formation, mais après l'âge de 18 ans révolus, n'est pas admise. Si la formation est mise en avant, les motifs défavorables à l'accompagnement non professionnel sont prépondérants.

Al. 3 : Jusqu'à présent, les titulaires d'un permis d'élève conducteur qui ne suivaient pas de formation professionnelle pouvaient effectuer des courses d'apprentissage avec des ensembles de véhicules sans accompagnateur s'ils possédaient le permis pour le véhicule tracteur (art. 17, al. 3, OAC). Les apprentis devaient par contre se faire accompagner aussi dans ce cas (art. 17, al. 5, let. c, OAC). Cette différence n'est pas justifiable, d'autant plus que ceux qui suivent une formation professionnelle sont beaucoup mieux préparés à cette tâche.

Al. 4 : Depuis l'instauration du port obligatoire de la ceinture pour les conducteurs de camions, il n'est plus possible pour l'accompagnateur, suivant le type de véhicule, d'atteindre facilement le frein à main. Pour la formation professionnelle, il est toutefois important que les apprentis soient formés sur différents types de véhicules. Mais les entreprises formatrices ne peuvent équiper tous les véhicules de doubles commandes. Il est donc prévu de renoncer, pour les élèves conducteurs prêts à passer l'examen de conduite, à la possibilité d'intervenir sur le freinage.

Art. 43 : Courses d'apprentissage avec des véhicules des catégories A1, A2 et A

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 15, al. 2, let. b, OAC).

Al. 2 : Énumère les conditions à remplir pour que les apprentis soient autorisés à conduire un motocycle avec le permis d'élève conducteur qu'ils ont obtenu en vertu de la règle spéciale de l'art. 41. Doivent emporter avec elles le contrat d'apprentissage les personnes qui effectuent :

- a. avant l'âge de 18 ans révolus des courses d'apprentissage avec un motocycle de la catégorie A1 ;
- b. avant l'âge de 24 ans révolus des courses d'apprentissage avec un motocycle de la catégorie A sans être en possession du permis de conduire de la catégorie A1.

¹⁶ RS 510.710

La let. a n'est nécessaire que si l'âge minimum pour la catégorie A1 est fixé à 18 ans. Elle serait supprimée avec un âge minimum ordinaire de 16 ans.

Art. 44 : Formateurs

L'obligation d'informer est nécessaire pour que l'autorité cantonale puisse prendre les mesures visées à l'art. 45.

Art. 45 : Restitution du permis d'élève conducteur en cas de résiliation prématurée du contrat d'apprentissage

Al. 1 : Après la résiliation du contrat d'apprentissage, l'ex-apprenti n'a en principe plus droit au permis d'élève conducteur.

Al. 2 : Stipule une exception à l'al. 1. Après la résiliation du contrat d'apprentissage, l'ex-apprenti n'a plus droit au permis d'élève conducteur de la catégorie A. Toutefois, il se peut que les conditions pour la délivrance d'un permis d'élève conducteur de la catégorie A1 ou A2 soient remplies.

4.38 Autres règles spéciales (art. 46)

Art. 46 : Âge minimum, conduite de véhicules vides

Reprend le droit en vigueur (art. 6, al. 4, et art. 4, al. 6, OAC).

4.39 Luges à moteur (divers articles)

Les luges à moteur peuvent être classées comme suit depuis la modification du 16 novembre 2016 de l'OETV :

- motocycle (cat. AM, A1, A2 ou A, suivant la puissance du moteur et la vitesse maximale) ;
- quadricycle léger à moteur (cat. AM et F dès 18 ans) ;
- quadricycle à moteur (cat. B1 ou B) ;
- voiture automobile (cat. B ou F).

Les catégories de permis correspondantes sont disponibles pour chaque classe. Le seul problème qui a surgi par le passé concerne les luges à moteur considérées comme des motocycles. La personne qui ne souhaite pas conduire de motocycles par ailleurs devrait toutefois passer un examen de motocycle. Étant donné que cette exigence n'est pas adéquate, il est prévu que les luges à moteur dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h puissent continuer à être conduites avec la catégorie F, bien que les motocycles en soient de fait exclus (art. 35 et 36, al. 3).

4.4 Examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite (art. 47 à 57)

4.41 Réalisation (art. 47 à 50)

Art. 47 : Contrôle sommaire de la vue pour l'inscription en vue de l'obtention d'une catégorie de permis

Al. 1 et 3 : Voir les explications sur l'art. 8, al. 3. Le contrôle de la vue est déjà valable 24 mois dans le droit en vigueur (art. 9, al. 3, OAC).

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 9, al. 1, let. a et b, OAC).

L'art. 9, al. 4, du droit en vigueur n'est pas repris parce que la prescription n'est pas applicable en pratique. Elle a entraîné, déjà trois mois après son entrée en vigueur, un « flot de recommandations » et des délais d'attente excessifs pour les personnes concernées.

Art. 48 : Dérogation aux exigences médicales minimales

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 7, al. 3, et 34 OAC).

Art. 49 : Réalisation des examens et communication des résultats

Al. 1, 2 et 5 : Reprennent le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 5*i* et 7, al. 1^{bis}, troisième phrase, OAC).

Al. 3 et 4 : Dans le droit en vigueur (art. 5*i*, al. 3, OAC), les délais pour les contrôles relevant de la médecine du trafic sont réglés de telle sorte que les autorités cantonales ont une grande marge d'appréciation. Leur application est par conséquent variable. La règle proposée à l'art. 49, al. 3, entraîne une application uniforme à l'échelle suisse et donc l'égalité de traitement des personnes concernées. S'agissant des exceptions, on suppose que le contrôle peut en général être effectué dans le délai prolongé une fois. Mais si ce n'est pas le cas, il n'est pas exclu non plus que l'autorité cantonale prolonge de nouveau le délai de remise.

Art. 50 : Procédure en cas de résultats d'examen non concluants

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 5*j* OAC).

4.42 Reconnaissance de médecins et d'experts de la circulation (art. 51 à 57)

Le droit en vigueur (art. 5a^{bis} à 5*h* et 11*b*, al. 3, OAC) est repris sans modification matérielle. Seul l'art. 57, al. 1, renonce à la mention (faite par erreur dans le droit en vigueur) de la Société suisse de psychologie de la circulation (SPC).

4.5 Permis d'élève conducteur et courses d'apprentissage (art. 57 à 63)

4.51 Permis d'élève conducteur (art. 58 et 59)

Art. 58 : Délivrance

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 15, al. 3, OAC).

Art. 59 : Étendue de l'autorisation

Précise que les courses d'apprentissage ne peuvent être effectuées qu'avec les catégories de véhicules inscrites dans le permis d'élève conducteur.

4.52 Courses d'apprentissage (art. 60 à 64)

Art. 60 : Définition

Reprend le droit en vigueur (art. 17, al. 1, OAC).

Art. 61 : Accompagnateur

Let. a : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 17, al. 2, OAC). Le catalogue des courses d'apprentissage non accompagnées autorisées doit toutefois être étendu puisqu'il faudra à l'avenir obtenir un permis d'élève conducteur pour toutes les catégories de permis (sauf pour la catégorie M).

Let. b : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 17, al. 3, OAC).

L'art. 17, al. 5, let. b du droit en vigueur (accompagnement de personnes invalides ou sourdes) n'est pas repris puisque cette prescription n'est appliquée que dans un seul canton et qu'aucun problème d'accompagnement de personnes invalides ou sourdes n'est connu.

Art. 62 : Passagers

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 17, al. 6, OAC).

Al. 2 : Correspond au droit en vigueur (art. 27, al. 3, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, OCR¹⁷), mais s'insère logiquement dans le projet OAPC. Il est désormais précisé que, durant les courses d'apprentissage avec des ensembles de véhicules qui peuvent être effectuées sans accompagnateur (art. 61, let. b), il n'est permis de transporter que des personnes qui disposent du permis de conduire de la catégorie correspondante. Le conducteur est encore en formation et ne doit pas être distrait par des personnes qui ne connaissent pas la conduite des trains routiers correspondants.

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 17, al. 4, et 17a, al. 2, OAC). La distinction entre « courses d'apprentissage » et « courses d'exercice » est supprimée puisque toutes

¹⁷ RS 741.11

les personnes qui se préparent sur la voie publique à un examen pratique de conduite ont désormais besoin d'un permis d'élève conducteur.

Art. 63 : Réalisation

Al. 1 et 3 : Reprennent sans modification matérielle l'art. 27, al. 1 et 5, OCR).

L'al. 2 reprend le premier segment de phrase de l'art. 27, al. 2, OCR. Le deuxième segment de phrase, qui prescrit que l'accompagnateur devra pouvoir facilement atteindre au moins le frein à main, est par contre supprimé, car le frein à main ou le frein de stationnement est souvent hors de portée de l'accompagnateur dans les nouveaux véhicules mis sur le marché (il se trouve par ex. à gauche du conducteur). Ces véhicules ne peuvent par conséquent pas être utilisés lors de courses d'apprentissage selon les dispositions en vigueur. Or, si l'on désire favoriser l'acquisition d'expérience de conduite avant l'examen pratique (augmentation de la durée de possession du permis d'élève conducteur), il faut aussi s'assurer qu'un nombre suffisant de courses pourra être effectué avec des accompagnateurs privés. La loi (art. 15, al. 2, LCR) exige que la personne accompagnant un élève veille à ce que la course s'effectue en toute sécurité et que l'élève ne contrevienne pas aux prescriptions sur la circulation. C'est pourquoi la disparition de la possibilité de freinage pour l'accompagnateur doit être compensée, par exemple par la définition d'un commandement indiquant à l'élève qu'il devra freiner sans réfléchir.

Al. 4 : Tant que le cours de conduite de tracteurs, désormais obligatoire, n'a pas été suivi, il est prévu que les titulaires du permis d'élève conducteur de la catégorie G, pour des raisons de sécurité, ne soient autorisés à conduire que des véhicules sans remorque et aucun véhicule spécial. Il n'est permis de tracter des remorques que pendant le deuxième jour de cours.

4.6 Examens (art. 64 à 76)

4.61 Dispositions communes (art. 64)

Art. 64 : Principes

Al. 1 : Son contenu correspond au droit en vigueur (art. 65, al. 1, OAC). Il est uniquement précisé que les examens doivent être réalisés par des experts de la circulation autorisés à le faire.

Al. 2 : Reprend le sens du droit en vigueur (art. 13, al. 2, OAC). Il est prévu que les questions posées soient aussi homogènes que possible à l'échelle suisse. La prescription s'applique donc également aux questions orales qui seront posées lors de l'examen pratique de conduite (cf. explications sur l'art. 74 en relation avec l'annexe 11, ch. VI 1.a).

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur (art. 12, al. 1, OAC).

Al. 4 : Reprend le droit en vigueur (art. 12, al. 2, OAC).

4.62 Examens théoriques : dispositions communes (art. 65 et 66)

Art. 65 et 65v : Répétition d'un examen théorique non réussi

Deux systèmes sont en discussion : d'une part, la règle en vigueur selon laquelle un examen théorique peut être répété aussi souvent que voulu (art. 13 OAC, déduction a contrario), d'autre part, l'instauration d'un délai d'attente de trois mois après trois examens et après chaque examen ultérieur.

La solution assortie d'une limite a pour but de motiver les candidats à apprendre sérieusement la matière de l'examen tandis que la solution dépourvue de limite se fonde sur l'interdiction de conduire sans avoir réussi l'examen théorique et donc sur l'absence de risque pour la sécurité routière. Il appartient aux candidats de se préparer en conséquence.

Art. 66 : Durée de validité d'un examen théorique

Il est prévu que la réussite de l'examen théorique soit à l'avenir valable pour une durée illimitée. Il y a deux exceptions à ce principe : d'une part, la personne dont le permis de conduire à l'essai a été annulé doit repasser l'examen théorique ; d'autre part, la possibilité subsiste d'ordonner un examen théorique si les connaissances des règles de la circulation sont insuffisantes (art. 76, al. 4).

4.63 Examen théorique de base (art. 67 à 69)

Art. 67 : But et objet de l'examen

Al. 1 : La première phase de formation (jusqu'à l'examen pratique de conduite) met au premier plan, jusqu'à l'examen théorique de base, les compétences fondamentales dont quelqu'un a besoin pour se servir correctement en termes techniques d'un véhicule automobile sous la surveillance d'un accompagnateur (si sa présence est prescrite) et le conduire conformément aux règles de la circulation, de manière sûre, courtoise, respectueuse de l'environnement, efficace sur le plan énergétique et responsable. L'examen théorique de base ne peut donc exiger que la démonstration des compétences nécessaires à cet effet. Les objectifs d'apprentissage à atteindre pour qu'il soit permis d'admettre la présence de ces compétences fondamentales résultent de l'annexe 10, ch. I et II.

Al. 2 : Correspond au droit en vigueur (art. 13, al. 4, OAC). Pour la nouvelle catégorie AM, il est également prévu que les candidats doivent passer uniquement un examen adapté au genre de véhicules concerné puisqu'il n'est pas permis par exemple d'emprunter des autoroutes et des semi-autoroutes avec ces véhicules et donc que les questions à ce sujet n'ont pas de sens.

Art. 68 : Méthodes d'examen

L'examen théorique de base vérifiera à l'avenir si le candidat a développé les compétences prescrites. Les cantons ont le droit de publier les questions d'examen (comme jusqu'à présent).

Il serait également envisageable de ne plus autoriser la publication des questions d'examen. L'examen serait plus exigeant qu'aujourd'hui si les cantons n'avaient par exemple le droit de publier plus qu'une sélection de types de questions possibles. Les candidats n'auraient plus qu'un aperçu des thèmes et de la forme de l'examen. De cette façon, ils ne pourraient plus réussir l'examen en apprenant par cœur. Ils devraient au contraire étudier plus en détail les thèmes d'examen parce que seules les personnes qui comprennent effectivement les règles de la circulation et leur application pourraient encore réussir l'examen. La compréhension et l'application des règles de la circulation prendraient aussi une plus grande importance si l'acquisition des compétences prescrites était contrôlée à l'aide d'animations (par ex. films). Mais il n'est prévu de proposer ces mesures qu'à une date ultérieure parce qu'elles ne semblent pas prioritaires par rapport aux autres améliorations mises en discussion au sujet des formations, des formations continues et des examens.

Art. 69 : Résultat d'examen

Le niveau à atteindre pour réussir l'examen théorique de base n'est pas modifié (cf. aussi à ce sujet explications de la dernière partie du ch. A. 3.3).

4.64 Examen théorique complémentaire (art. 70 et 71)

Les adaptations effectuées sont les mêmes que pour l'examen théorique de base.

4.65 Examen pratique de conduite (art. 72 à 76)

Art. 72 : But

Il est prévu que l'examen pratique de conduite soit à l'avenir réussi en premier lieu lorsque les compétences requises sont acquises et non lorsqu'aucune faute n'a si possible été commise.

Art. 73 : Véhicules d'examen

Al. 1 : Cf. explications sur l'annexe 11, ch. IV.

Al. 2 : La restriction à certains véhicules automobiles est déjà admise par le droit en vigueur (art. 88a, al. 2 et 3, OAC). Elle devra également être inscrite à l'avenir dans le permis de conduire (art. 82, al. 2).

Art. 74 : Méthodes d'examen

L'examen de conduite continue d'avoir lieu dans la circulation routière.

Art. 75 : Procès-verbal d'examen

L'examen pratique de conduite fait certes déjà aujourd'hui l'objet d'un procès-verbal, mais d'étendue variable. Il est désormais prévu d'y consigner le comportement dans tous les domaines de compétences et d'obtenir ainsi une uniformisation. Puisque la réussite de l'examen pratique de conduite ou l'échec à celui-ci doivent être motivés au moyen du procès-verbal d'examen (art. 76, al. 1), celui-ci entraînera aussi une évaluation plus homogène des examens pratiques de conduite.

Art. 76 : Résultat d'examen

Al. 1 et 2 : Afin de pouvoir contrôler les compétences de conduite plus complètement que jusqu'à présent, il faut aussi reformuler les critères d'évaluation. À l'avenir, il est prévu que l'expert de la circulation évalue si le candidat a atteint le niveau requis pour chaque domaine de compétences, sur la base des nouvelles méthodes d'examen proposées. L'évaluation doit désormais faire l'objet d'un procès-verbal.

Al. 3 : L'interruption de l'examen pratique de conduite en cas de non-réussite du parcours est justifiée parce qu'il n'est pas acceptable pour l'expert de la circulation de monter, pour une course dans la circulation routière, sur un motorcycle dont le conducteur ne maîtrise pas les exigences élémentaires en matière de maniement.

Al. 4 : Reprend le droit en vigueur (art. 22, al. 4, OAC).

4.7 Permis de conduire (art. 77 à 109)**4.71 Principes (art. 77 à 80)**Art. 77 : Permis de conduire à l'essai

Al. 1 : La LCR prescrit une période probatoire pour les motorcycles et les voitures automobiles (art. 15a, al. 1). Les catégories A et B sont concernées dans le droit en vigueur (art. 24a, al. 1, première phrase). À l'avenir, les permis de conduire de la catégorie A seront en principe établis pour une durée illimitée. La raison en est qu'un permis d'élève conducteur de la catégorie A n'est en principe délivré qu'aux titulaires d'un permis de conduire de durée illimitée de la catégorie A2 (art. 17, al. 1), à l'exception des apprentis qui suivent la formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motorcycles (art. 41, al. 2).

Al. 2 : Correspond au droit en vigueur (art. 24a, al. 1, deuxième phrase, OAC).

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 24a, al. 2, OAC).

Art. 78 : Permis de conduire définitif

Al. 1 : Correspond au droit en vigueur (art. 24b, al. 1, OAC), compte tenu des nouveautés suivantes : il est prévu d'une part que la formation continue ne dure plus qu'un jour ; l'admission des personnes doit d'autre part s'effectuer autant que possible par voie électronique. À l'avenir, il n'y aura donc plus de demande de permis de conduire définitif (dans le droit actuel : annexe 4a OAC). Au lieu de celle-ci, l'organisateur de cours atteste à l'autorité cantonale que la formation continue a été suivie. L'attestation de cours peut être transmise par voie électronique (annexe 9, ch. 9.321).

Al. 2 :

Let. a : Correspond au droit en vigueur (art. 24b, al. 2, OAC), compte tenu de la nouveauté suivante : Jusqu'à présent, la formation continue pouvait être rattrapée dans le cadre d'une prolongation du délai de trois mois, avec une autorisation de conduire émanant de l'autorité cantonale. La personne qui laissait aussi passer ce délai supplémentaire pouvait demander sa prolongation à l'OFROU jusqu'à fin 2014 (art. 150, al. 6, OAC). Le Tribunal fédéral a décidé par son arrêt du 13 novembre 2014 que l'OFROU ne pouvait décider d'exceptions individuelles et concrètes aux prescriptions de l'OAC. Ces décisions relèvent de la compétence des autorités cantonales, raison pour laquelle elles sont maintenant autorisées à établir des autorisations de conduire. Il est donc possible de renoncer à la prolongation du délai.

Let. b : La personne qui ne veut pas suivre la formation continue récupère – comme dans le droit en vigueur (art. 24*b*, al. 4, OAC) – les catégories F, G et M pour une durée illimitée, sans autre exigence. La personne qui a déjà obtenu la catégorie AM ou A1 les récupère aussi (contrairement au droit en vigueur).

Art. 79 : Contrôles relevant de la médecine du trafic

Al. 1, 3 et 4 : Reprennent le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 27, al. 1, 3 et 4, OAC). La nouvelle formulation de l'al. 1, let. a et b, tient compte de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_759/2013 du 4 mars 2014 : une personne contrôlée pour la dernière fois avant l'âge de 50 ans révolus doit ensuite se faire réexaminer tous les trois ans seulement à compter du premier contrôle médical – mais au plus tard à l'âge de 53 ans (par ex. dernier contrôle à 48 ans : prochain contrôle à 53 ans, et non à 51 ans).

Al. 2 : Établit une distinction entre l'information de l'autorité qui peut déjà être obtenue avant l'âge déterminant (afin de faciliter la prise de rendez-vous en temps voulu pour la personne concernée) et l'appel au contrôle, qui ne peut être anticipé (art. 15*d*, al. 2, LCR).

Art. 80 : Obligations d'informer, titulaires de permis

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 15, al. 4, et 26, al. 1, OAC). Puisque le changement d'adresse est réglé à l'al. 2, le nom, le sexe et le lieu d'origine jouent un rôle à l'al. 1.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 26, al. 2, OAC).

Art. 24*g* du droit en vigueur : Obligation d'être porteur des permis dans des cas particuliers

N'est pas repris. Depuis que le permis de conduire est établi sous forme de carte en plastique au format pratique de carte de crédit, on ne voit plus de raison qui empêcherait de le porter sur soi. L'inscription au cours de conduite de tracteurs est remplacée par le permis d'élève conducteur, désormais requis pour participer au cours.

4.72 Droits, restrictions et autres indications complémentaires (art. 81 à 89)

Art. 81 : Permis d'élève conducteur

Let. a : Reprend le droit en vigueur (art. 17, al. 5, let. a, OAC).

Let. b : Reprend le droit en vigueur (art. 17, al. 2^{bis}, OAC).

Let. c : Le permis d'élève conducteur de la catégorie C1 confère désormais le droit d'effectuer des courses d'apprentissage avec des véhicules automobiles de la catégorie D1. Mais seule une personne qui a atteint l'âge minimum pour l'inscription (art. 29, al. 1) peut être admise à l'examen pratique de conduite (cat. D1). Puisqu'en vertu du droit en vigueur les titulaires du permis de conduire de la sous-catégorie C1 reçoivent celui de la sous-catégorie D1 (sans examen) pour autant qu'ils aient atteint l'âge minimum, rien ne milite contre le fait d'étendre aussi, à l'avenir, cette autorisation aux titulaires du permis d'élève conducteur.

Let. d : Correspond au droit en vigueur (art. 17, al. 5, let. d, OAC) et tient compte du remplacement de l'ancienne sous-catégorie C1 118 par la nouvelle catégorie C2. Étant donné que la catégorie C2 comprend toutes les voitures automobiles des services du feu (indépendamment du poids total et du nombre de personnes), celles-ci n'ont plus besoin d'être mentionnées ici. Mais l'examen pratique de conduite peut aussi être passé avec un camion d'auto-école de la catégorie C (annexe 11, ch. IV). Le droit d'effectuer des courses d'apprentissage avec des camions d'auto-école de la catégorie C doit donc continuer d'être mentionné.

Art. 82 : Permis de conduire

Al. 1 :

Let. a : Reprend le droit en vigueur sans modification de contenu (art. 24*c*, let. e, OAC).

Let. b : Reprend le droit en vigueur (art. 24*c*, let. b, OAC).

Let. c : Reprend le droit en vigueur (art. 24c, let. c, OAC).

Let. d : La catégorie C2 n'est pas harmonisée avec les catégories de permis de conduire de l'UE. L'inscription garantit que le droit de conduire des voitures d'habitation lourdes puisse aussi être prouvé à l'étranger.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 88a, al. 3, OAC).

Art. 83 : Codage

Correspond au droit en vigueur (art. 24d OAC). Les instructions de l'OFROU au sujet des codes numériques sont superflues puisque ceux-ci figurent désormais dans l'ordonnance (annexe 12).

Art. 84 : Inscription

Garantit que les indications complémentaires seront à l'avenir inscrites de manière uniforme dans toute la Suisse.

Art. 85 : Suppression

Al. 1, première phrase : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 24e, al. 1, OAC). Il est désormais mentionné expressément que la levée des conditions et des restrictions doit être demandée.

Al. 1, deuxième phrase : Certains cantons inscrivent la date de levée d'une condition ou d'une restriction comme date d'examen dans le permis renouvelé, de sorte que la date d'examen n'est plus identifiable sans ambiguïté sur ces documents. Sur demande des cantons, il est prévu de remédier à ce problème et ainsi d'uniformiser la pratique d'exécution.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 24e, al. 2, OAC).

Art. 86 : Établissement d'un nouveau permis d'élève conducteur ou d'un nouveau permis de conduire

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 24f, al. 1, OAC).

Al. 2 : Correspond au droit en vigueur (art. 24f, al. 2, OAC). Mais on renonce au délai à l'avenir. Si le permis est retrouvé, on ne voit pas pourquoi il ne devrait être remis qu'après 14 jours.

4.73 Mesures administratives (art. 87 à 102)

Art. 87 : Prescription d'un nouvel examen de conduite

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 28 OAC).

Art. 88 : Examen de l'aptitude à la conduite

Correspond au droit en vigueur (art. 28a et 7, al. 1^{bis}, troisième phrase, OAC). Le nouvel al. 1, let. c, individualise le délai de carence de quatre mois. Il est prévu que les personnes qui ont besoin de moins de quatre mois pour adapter leurs habitudes quotidiennes à la perte récente de l'usage d'un œil ne doivent pas par exemple attendre deux mois jusqu'à ce qu'il soit permis de vérifier s'ils peuvent participer sans danger à la circulation routière.

Art. 89 : Course de contrôle

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 29, al. 1, OAC) et prescrit désormais expressément les conditions auxquelles l'autorité cantonale a le droit d'ordonner une course de contrôle supervisée par un médecin.

Al. 2 à 4 : Reprennent le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 29, al. 2 à 4, OAC). À l'al. 3 en allemand, le verbe « *kann* » utilisé jusqu'à présent est remplacé par « *darf* », plus pertinent, puisque ce n'est pas la « possibilité » de répéter une course de contrôle non réussie qui est déterminante, mais l'interdiction de le faire.

Art. 90 : Retrait du permis à titre préventif

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur (art. 30 OAC).

Al. 2 : A pour but d'inciter les personnes concernées à s'inscrire au contrôle dans le délai mentionné par l'appel de l'autorité cantonale, de sorte qu'il reste suffisamment de temps à la personne réalisant le contrôle pour remettre le résultat du contrôle (art. 49, al. 3).

Art. 91 : Communications de particuliers sur des manques quant à l'aptitude à la conduite

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 30a OAC).

Art. 92 : Obligation de fournir des informations

Reprend le droit en vigueur (art. 31 OAC).

Art. 93 : Restitution volontaire du permis de conduire

Reprend le droit en vigueur (art. 32 OAC).

Art. 94 : Portée du retrait

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 33 OAC).

Art. 95 : Communication à l'autorité cantonale

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 123 OAC).

Art. 96 : Prolongation de la période probatoire

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 35 OAC).

Art. 97 : Annulation

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle au sujet de l'annulation du permis de conduire (art. 35a, al. 1, OAC). La disposition complémentaire concernant l'attestation d'inscription est nécessaire parce que le titulaire d'un permis de conduire à l'essai annulé est dans la même situation que s'il n'avait jamais possédé de permis de conduire. La personne qui veut de nouveau conduire un véhicule automobile doit donc se réinscrire pour l'obtention du permis de conduire. Par exemple : X possède un permis de conduire à l'essai annulé de la catégorie B et une attestation d'inscription pour la catégorie C. L'attestation d'inscription pour la catégorie C est en principe valable jusqu'à son obtention (art. 4, al. 4). Mais après l'annulation du permis de conduire à l'essai de la catégorie B, X ne peut plus obtenir la catégorie C, mais doit recommencer la formation à la conduite depuis le début (pour la cat. B).

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 35a, al. 2 et 3, OAC).

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 35a, al. 4, OAC).

Art. 98 : Nouveau permis d'élève conducteur

Correspond au droit en vigueur (art. 35b OAC et 11 IV). La demande de permis d'élève conducteur est remplacée par l'inscription visée à l'art. 4.

Art. 99 : Interdiction de conduire et avertissement

Correspond au droit en vigueur (art. 36 OAC). L'al. 3, let. e (conduite d'un véhicule automobile pour lequel un permis n'est pas nécessaire, malgré l'interdiction de conduire), n'est pas repris. Le cas de figure en question est sans rapport avec la sécurité routière, ce qui se manifeste aussi par l'absence de pendant dans le catalogue LCR des retraits de permis (art. 16 à 16d).

Art. 100 : Portée de l'interdiction de conduire

Reprend le droit en vigueur (art. 37 OAC).

Art. 101 : Cours d'éducation routière à titre de formation complémentaire : généralités

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 40 OAC).

Art. 102 : Cours d'éducation routière à titre de formation complémentaire : organisation, procédure

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 41 OAC).

4.74 Permis d'élève conducteur et permis de conduire étrangers, permis de conduire suisses pour personnes domiciliées à l'étranger, et permis de conduire internationaux (art. 103 à 109)

Art. 103 : Permis de conduire étrangers : reconnaissance

Al. 1 et 2 : Reprennent le droit en vigueur (art. 42, al. 1 et 2, OAC).

Al. 3 : Bien qu'elle n'y soit pas tenue par le droit international (art. 41, ch. 2, let. c, de la Convention du 8 nov. 1968 sur la circulation routière, RS 0.741.10), la Suisse reconnaît depuis de nombreuses années les permis d'élève conducteur étrangers pour autant que les conditions énumérées ici soient remplies. Il est prévu de maintenir cette pratique et de la transférer dans les ordonnances puisqu'elle n'a entraîné aucun problème de sécurité routière à ce jour.

Al. 4 : Correspond au droit en vigueur (art. 42, al. 3, OAC), mais ne mentionne plus les motocycles légers parce qu'un permis de conduire est aujourd'hui prescrit pour ceux-ci dans tous les États membres de l'UE (cat. AM).

Al. 5 : Reprend les instructions du Département fédéral de justice et police, compétent à cette époque, du 29 décembre 1994 concernant la dispense de l'obligation d'échanger le permis de conduire étranger applicable aux personnes avec statut diplomatique, qui peuvent par conséquent être abrogées. L'ordonnance sur l'État hôte¹⁸ est déterminante pour les définitions des « missions », des « bureaux d'observateurs », etc.

Al. 6 : Reprend le droit en vigueur (art. 42, al. 4, OAC).

Art. 104 : Âge minimum pour une utilisation en Suisse

Al. 1 : Contrairement au droit en vigueur (art. 43, al. 2 et 3, OAC), il est prévu, pour des raisons d'égalité de traitement, que l'âge minimum prescrit en Suisse s'applique aussi, à l'avenir, aux conducteurs de motocycles dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, de motocycles légers et de cyclomoteurs étrangers.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 43, al. 3, OAC).

Art. 105 : Obligation d'acquérir le permis de conduire suisse

Al. 1

Let. a : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 42, al. 3^{bis}, let. a, OAC). Le domicile en Suisse sera à l'avenir présumé après un séjour de 185 jours. Si on y ajoute les six mois conformes à l'alinéa en question, douze mois sont de nouveau déterminants, comme dans le droit en vigueur.

Let. b : L'obligation d'acquérir le permis de conduire suisse en vertu de l'art. 42, al. 3^{bis}, let. b, OAC, en vigueur, est en partie levée. Elle n'est plus justifiée pour les personnes qui ont un permis de conduire établi par un État membre de l'UE ou de l'AELE, parce que les prescriptions en matière de formation et d'examen sont harmonisées dans toute l'Europe.

Al. 2 à 4 : Reprennent le droit en vigueur (art. 44, al. 1, 2 et 4, OAC). Le contenu de l'art. 44, al. 3, OAC résulte déjà de l'art. 10, al. 2, LCR, en relation avec l'art. 38 projet OAPC (déduction a contrario).

Al. 5 : Précise que la personne qui veut échanger son permis de conduire étranger contre un document suisse ou qui veut conduire professionnellement des autocars, des camions ou des taxis immatriculés en Suisse doit aussi s'inscrire auprès de l'autorité cantonale.

Art. 106 : Permis de conduire à l'essai ou permis de conduire définitif

Al. 1 : Correspond au droit en vigueur (art. 44a, al. 1, OAC). En Suisse, il est prévu à l'avenir de délivrer en principe le permis de conduire de la catégorie A pour une durée illimitée (art. 77, al. 1). Mais les États membres de l'UE peuvent prévoir l'« accès direct » (sans possession préalable de la cat. A1 ou A2) dès 24 ans. Afin que les personnes qui choisissent cette voie et déplacent leur domicile

¹⁸ RS 192.121

en Suisse ne soient pas avantagées par rapport à celles qui obtiennent le permis de conduire en Suisse, la catégorie suisse A à l'essai (pour une durée limitée) leur sera délivrée lors de l'échange.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 44a, al. 2, OAC).

Al. 3 : Déjà en vigueur aujourd'hui. Mais en pratique, on a parfois essayé d'interpréter l'art. 24b, al. 1, OAC comme s'il ne s'appliquait pas aux personnes qui déplacent leur domicile en Suisse.

Art. 107 : Interdiction de faire usage du permis, retrait

Reprend le droit en vigueur (art. 45 OAC).

Art. 108 : Permis de conduire (suisse) pour personnes domiciliées à l'étranger

Al. 1 à 3 : Reprennent le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 24h OAC).

Art. 109 : Permis de conduire internationaux

Al. 1 et 2 : Reprennent le droit en vigueur (art. 46, al. 1 et 2, OAC).

Al. 3 : Il est prévu que les cantons puissent autoriser non seulement des associations d'usagers de la route, mais aussi d'autres associations, à établir des permis de conduire internationaux. L'al. 3 reproduit l'art. 41, ch. 2, let. a (« association »), de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière¹⁹ plus précisément que le droit en vigueur (art. 46, al. 3, OAC).

Al. 4 du droit en vigueur : N'est pas repris parce qu'aucun canton ne retire physiquement un permis de conduire international.

4.8 Formations obligatoires (art. 110 à 135)

4.81 Généralités (art. 110 à 114)

Art. 110 : Prescriptions détaillées

Les art. 110 à 135 définissent les conditions cadres pour les cours obligatoires. Ils correspondent en principe au droit en vigueur. Seules les principales différences matérielles sont commentées ci-après.

Les détails relatifs aux différents cours figurent à l'annexe 9.

Art. 111 : Livret de formation

Al. 1 : Il est désormais prévu qu'il y ait un livret de formation. Celui-ci sert – sauf pour le cours de conduite de tracteurs – de base systématique pour la formation (cf. explications du ch. A. 3.2). L'OFROU réglera les détails dans des instructions (art. 147, al. 2, let. b).

Al. 2 : Le livret de formation guide la formation à la conduite. Tous les cours obligatoires suivis y sont inscrits. Afin de pouvoir documenter les progrès, certaines formations doivent être attestées dans le livret de formation (annexe 9, ch. 9.322 à 9.324). Son utilisation est donc obligatoire pour les moniteurs de conduite, les formateurs reconnus et les accompagnateurs privés des candidats qui ont obtenu le permis d'élève conducteur de la catégorie B avant l'âge de 18 ans selon la procédure ordinaire (c'est-à-dire sans se fonder sur l'art. 46, al. 1, let. a, ou sur des règles spéciales concernant la formation professionnelle initiale).

Le livret de formation pourrait aussi revêtir une grande importance pour les autres accompagnateurs non professionnels, de sorte qu'aucune obligation n'est nécessaire pour eux.

Art. 112 : Attestation de cours

La forme (annexe 9, ch. 3.2) et les effets (art. 113) de l'attestation de cours sont désormais expressément prescrits. Il est prévu que les organisateurs de cours enregistrent les modules de formation et les participants dans un système électronique auquel les cantons ont aussi accès, ce qui garantit que les autorités cantonales puissent vérifier directement dans le système si un cours de formation a été suivi (une procédure analogue est déjà en vigueur pour la formation en deux phases).

¹⁹ RS 0.741.10

Les participants aux cours en bénéficient également : le système permet de leur imprimer une attestation de cours à titre de justificatif. Mais ils ne sont pas obligés de la joindre à l'inscription.

Art. 113 : Conséquences juridiques de l'achèvement d'une formation obligatoire

À l'avenir, la validité des attestations de cours ne sera plus limitée, ce qui déchargera les autorités cantonales. Celles-ci n'auront plus à décider (et le cas échéant à justifier au cours d'un procès) si des formations déjà suivies doivent ou non être prises en compte lors de l'établissement d'un deuxième permis d'élève conducteur. La sécurité routière n'est pas affectée, parce que la personne concernée doit prouver lors de l'examen pratique de conduite, indépendamment du nombre de formations suivies, qu'elle sait conduire un véhicule automobile de manière sûre.

Art. 114 : Délégation des tâches

Énumère les tâches dont l'autorité cantonale peut déléguer l'exécution à des tiers.

4.82 Cours de premiers secours (art. 115 à 117 et annexe 9, ch. 1)

Avoir suivi le cours de premiers secours – sauf pour les catégories AM, F, G et M – est une condition pour être autorisé à commencer la formation à la conduite. La principale modification réside dans le projet de réorganiser la reconnaissance des organisateurs de cours de premiers secours et le retrait de celle-ci ainsi que la procédure d'assurance qualité, pour les raisons suivantes. Aujourd'hui, l'OFROU reconnaît les organisateurs de cours ainsi que les formateurs sur la base d'une certification délivrée par la Société Générale de Surveillance (SGS). La SGS est également responsable de l'assurance qualité. Le système actuel d'assurance qualité présente des défauts, est insatisfaisant pour tous les intéressés et ne peut être amélioré avec les bases légales en vigueur. Il est donc proposé de le régler désormais comme aux art. 136 à 139. Les détails du cours de premiers secours sont aujourd'hui réglés au niveau des instructions²⁰. Il est prévu que la réorganisation s'effectue au niveau de l'ordonnance afin d'atteindre un standard uniforme dans toute la Suisse. Les instructions deviendraient obsolètes et pourraient être abrogées.

4.83 Cours de théorie de la circulation (art. 118 à 120 et annexe 9, ch. 2)

Art. 118 : Objectifs d'apprentissage

Correspond pour l'essentiel à l'art. 18, al. 4, OAC. L'acquisition des compétences nécessaires est désormais mentionnée explicitement comme objectif d'apprentissage et il est expressément prescrit d'enseigner le contenu didactique de manière aussi réaliste que possible (annexe 9, ch. 2.43).

Art. 119 : Durée et structure

Elles restent en principe inchangées. Mais puisque des modules d'apprentissage en ligne peuvent désormais aussi être pris en compte, il est indispensable de régler la structure dans l'ordonnance (et non dans les instructions comme jusqu'à présent).

Art. 120 : Prestataires

Reprend le contenu de l'art. 18, al. 4, troisième phrase, OAC.

4.84 Formation de base sur la technique de conduite des voitures de tourisme (art. 121 à 123 et annexe 9, ch. 3)

Cf. explications du ch. A. 3.5.

4.85 Formation pratique de base à la conduite des motocycles (art. 124 à 126 et annexe 9, ch. 4)

Les art. 124 et 126 correspondent au droit en vigueur (art. 19, al. 1 et 2, première et deuxième phrases, OAC). Désormais, la formation pratique de base durera toujours 12 heures (art. 125), mais elle ne devra être suivie plus qu'une seule fois, contrairement aux prescriptions du droit en vigueur. Jusqu'à présent, la formation pratique de base à la conduite des motocycles de la catégorie A1 se

²⁰ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/permis-de-conduire---formation/cours-de-premiers-secours-destines-aux-candidats-au-permis-de-co.html> → Instructions Cours de premiers secours

limitait à 8 heures. La personne qui voulait obtenir plus tard la catégorie A devait encore suivre un cours de durée réduite (6 heures) et celle qui voulait accéder directement à la catégorie A devait suivre le cours complet de 12 heures. La formation un peu plus longue des candidats à la catégorie A1 peut s'expliquer par l'exposition importante des motocyclistes. D'autre part, une « formation de base » destinée à des personnes qui savent déjà conduire des motocycles n'a pas de sens.

4.86 Cours de conduite de tracteur (art. 127 à 129 et annexe 9, ch. 5)

Cf. explications sur l'art. 37, al. 2.

4.87 Formation minimale pour la conduite d'autocars (art. 130 à 132 et annexe 9, ch. 6)

Art. 130 : Contenu didactique

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 8, al. 2^{bis}, première et deuxième phrases, OAC).

Art. 131 : Durée et structure

Reprend l'art. 8, al. 2^{er}, let. a et b, OAC du droit en vigueur. La let. c n'est pas reprise puisqu'il n'est plus possible d'obtenir le permis de conduire de la catégorie D limité à un parcours déterminé (disposition transitoire : art. 147, al. 5).

Art. 132 : Prestataires

Al. 1 : Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 8, al. 2^{bis}, troisième phrase, OAC).

Al. 2 : Reprend sans modification matérielle le ch. 3.3 des instructions de l'OFROU du 1^{er} septembre 2009 relatives à la formation pratique des conducteurs d'autocars. Du point de vue formel, il est tenu compte de la réforme proposée de la formation, jusqu'à présent réglée à l'art. 20 OAC, des personnes qui suivent la formation professionnelle initiale de conducteur/trice de véhicules lourds (cf. explications du ch. B.5 sur les art. 23j à 23r de la modification de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite).

4.88 Formation complémentaire durant la période probatoire (art. 133 à 135 et annexe 9, ch. 7)

Art. 133 : Objectifs d'apprentissage

Ils n'ont pas changé (cf. art. 27b OAC du droit en vigueur).

Art. 134 : Durée et structure

Conformément aux motifs du ch. A. 3.7, il est prévu de réduire la durée de la formation complémentaire à une journée de 7 heures. La formation complémentaire devra désormais être suivie dans les six mois à compter de l'établissement du permis de conduire. Mais il est prévu que des exceptions soient admises, puisque l'observation de ce délai ne sera pas toujours possible. Après l'extinction du motif d'exception, les personnes concernées devront toutefois suivre la formation complémentaire dans un délai supplémentaire (de six mois aussi). Les personnes qui bénéficient d'une exception et rattrapent la journée de formation complémentaire dans les délais ne sont pas punissables (art. 141, al. 4).

Art. 135 : Prestataires

À l'avenir également, les cours devront être donnés par des prestataires reconnus.

4.9 Assurance qualité (art. 136 à 139)

Elle est réglée de manière plus détaillée et plus concrète que jusqu'à présent : dans le droit en vigueur (art. 24 et 25 de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite, OMCo²¹), l'assurance qualité était comprise comme un élément de la surveillance (ou du « contrôle ») des moniteurs de conduite et n'était pas réglée spécifiquement. À l'avenir (art. 24, al. 1, projet OFCond), la surveillance se limitera au respect des critères fixés pour l'octroi de l'autorisation d'enseigner la conduite et au respect des conditions cadres pour l'exercice de la profession (art. 8 à 16 OMCo). Ces conditions cadres incluent par exemple un exercice irréprochable de la profession et le respect de la durée maximale de travail

²¹ RS 741.522

et de l'interdiction de consommer de l'alcool. L'assurance qualité est séparée de cette surveillance et fait désormais l'objet de l'OAPC.

4.91 Formations initiales et continues

Art. 136 : Tâches des cantons

Al. 1 et 2 : Il est prévu d'inscrire ici explicitement l'obligation d'assurer la qualité des formations et le moyen prévu à cette fin.

Al. 3 : Cf. art. 24, al. 3, OMCo. L'obligation d'informer est également nécessaire dans le domaine de l'assurance qualité. Elle garantit que l'autorité cantonale puisse retirer l'autorisation mentionnée si les lacunes constatées dans le cadre d'un audit ne sont pas comblées.

Al. 4 : Correspond à l'art. 24, al. 4, OMCo en vigueur. Il est prévu que les autorités cantonales puissent comme jusqu'à présent déléguer l'assurance qualité. Mais la possibilité de déléguer l'assurance qualité doit désormais être réglée dans l'OAPC puisqu'elle n'est plus conçue comme un élément de la surveillance cantonale (art. 24 OMCo). Les autorités cantonales peuvent déléguer l'assurance qualité aux organisations du monde du travail compétentes. Ce point aussi correspond à l'art. 24, al. 4, OMCo.

Art. 137 : Audits

Les conditions cadres de l'assurance qualité sont les mêmes pour toutes les formations obligatoires. L'ordonnance règle désormais la fréquence à laquelle les audits doivent avoir lieu et la façon dont ils doivent être réalisés (art. 138), ainsi que les points concrets à évaluer (art. 137, al. 2 et 3).

Al. 1 : Afin de pouvoir procéder à un examen approfondi de la qualité de l'enseignement, il faut auditer au moins une fois tous les cinq ans tant les prestataires que les enseignants. Pour la même raison, il ne suffit pas que celui qui propose ou donne (en tant qu'enseignant) plusieurs formations obligatoires ne fasse l'objet d'un audit que pour l'une d'elles.

Al. 2 : Les critères de qualité sont désormais définis concrètement. Il s'agit d'une part des critères fondamentaux de l'annexe 9, ch. 8.111. Il faut d'autre part évaluer le respect des critères définis spécifiquement pour les différentes formations (annexe 9, ch. 8.112).

Art. 138 : Réalisation

Al. 1 : Les prestataires des cours de premiers secours sont également soumis à des dispositions particulières en raison des conditions cadres particulières. Nombre de prestataires ont plusieurs succursales dans toute la Suisse (par ex. l'Alliance des samaritains avec ses différentes sections). Il est prévu que les enseignants ne reçoivent plus d'autorisation. Les prestataires recevront une autorisation, et les enseignants seront placés sous leur surveillance (ce qui signifie que chaque prestataire devra prouver qu'il dispose d'enseignants qualifiés). Dans ce contexte, aucune autorisation ne pourra être retirée à un enseignant si son enseignement est insuffisant. Il serait en outre impossible de soumettre toutes les sections à un audit une fois tous les cinq ans. C'est pour ces raisons qu'il n'est pas possible de prescrire un audit des prestataires et des enseignants une fois tous les cinq ans.

Al. 2 : Les audits doivent être effectués sans préavis afin qu'il en résulte une impression aussi réaliste que possible de la qualité de l'enseignement. Pour permettre les audits sans préavis, il faut utiliser un outil d'administration électronique où les cours sont inscrits. Les experts en matière d'assurance qualité peuvent ainsi choisir les cours à soumettre à un audit.

Al. 3 : Garantit que les audits ne soient réalisés que par des personnes qui disposent elles-mêmes des connaissances professionnelles nécessaires.

La fourniture d'un compte rendu écrit est nécessaire, parce que l'autorisation ou, lorsque celle-ci n'est pas prescrite, la possibilité de donner la formation dépend de l'évaluation et donc que le prestataire ou l'enseignant a besoin d'avoir une trace écrite.

Art. 139 : Lacunes

Règle la procédure à suivre lorsque des lacunes sont constatées dans le cadre des audits. L'al. 3 reprend l'art. 25 OMCo sans modification matérielle. La notion d'« inspection » est remplacée par le terme plus moderne d'« audit ».

4.92 Examen pratique de conduite

L'assurance qualité de l'examen pratique de conduite se fonde sur les mesures que l'UE impose à ses États membres dans la directive ad hoc (audits réguliers des examens de conduite).

Art. 140 : Mesures minimales

Al. 1 : Règle les méthodes d'assurance qualité (let. a et b) et la procédure en cas de lacunes (let. c), et garantit que les experts de la circulation disposent des compétences professionnelles nécessaires (let. d).

Al. 2 : Règle explicitement ce que l'assurance qualité vérifie et précise qu'un feed-back oral ne suffit pas.

Al. 3 : Les autorités cantonales ne sont pas obligées de réaliser elles-mêmes le contrôle qualité.

4.10 Dispositions pénales, finales et transitoires (art. 143 à 171)**4.10.1 Dispositions pénales (art. 143 à 146)**Art. 141 : Conducteurs de véhicules automobiles

Al. 1, let. a et b, et 2 : Reprennent sans modification matérielle les dispositions pénales du droit en vigueur relatives aux personnes (art. 143, ch. 1 à 3, OAC). Il n'y a plus de duplicata de permis de conduire – comme autrefois du document papier. En remplacement d'un permis de conduire (sur papier ou sur carte en plastique), un nouveau permis de conduire est établi au format carte de crédit avec un nouveau numéro de permis. Il sera encore possible d'obtenir à l'avenir des duplicata du permis de circulation, cf. art. 143, al. 1, let. b, projet OAC (annexe 13 projet OAPC).

Al. 1, let. c : Nouveau, sanctionne le non-respect de l'obligation visée à l'art. 46, al. 3.

Al. 3 et 4 : Sanctionne le non-respect du délai de six mois visé à l'art. 134, al. 2. Il est aussi possible d'envisager une solution différente de la sanction pénale. La solution pénale est proposée par analogie avec le chiffre 501 de la liste des amendes figurant à l'annexe 1 de l'ordonnance sur les amendes d'ordre²² (« Dépasser le délai prescrit pour le service antipollution obligatoire »).

Art. 142 : Défaut de déclaration de la résiliation du contrat d'apprentissage

Sanctionne le non-respect des obligations d'informer visées à l'art. 44.

Art. 143 : Cours d'éducation routière

Reprend le droit en vigueur sans modification matérielle (art. 146 OAC).

Art. 144 : Conducteurs de véhicules automobiles en provenance de l'étranger

Reprend les dispositions pénales du droit en vigueur relatives aux personnes (art. 147 OAC).

4.10.2 Dispositions finales (art. 147)Art. 145 : Exécution

Al. 1 : Correspond au droit en vigueur (art. 150, al. 1, OAC). La demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire est remplacée par la nouvelle inscription proposée.

Al. 2 : La phrase introductive règle la compétence de l'OFROU d'édicter des instructions (jusqu'à présent énoncée à l'art. 150, al. 2 et 6, OAC).

²² RS 741.031

Let. a : Reprend les let. a et b du droit en vigueur relatives aux personnes (art. 150, al. 2, OAC). La let. e n'est pas reprise puisque l'OFROU n'édicte pas d'instructions à ce sujet. Le fait que quelqu'un soit un formateur reconnu d'apprentis qui suivent la formation professionnelle initiale de conducteur/trice de véhicules lourds ou de conducteur/trice de véhicules légers est prouvé par un code sur le permis de conduire et donc couvert par la let. a. Il en va de même pour l'autorisation d'enseigner la conduite visée à la let. d, qui n'est donc pas non plus reprise formellement.

Let. b : Cf. explications sur l'art. 113 (livret de formation).

Al. 3 : Reprend la première phrase du droit en vigueur (art. 150, al. 3, OAC). La deuxième phrase n'est pas reprise. C'est un vestige du passé. Aujourd'hui, un nouveau permis est établi.

Al. 4 :

Let. a : Reprend l'essentiel des prescriptions relatives aux personnes de l'art. 150, al. 5, let. e, OAC. Le membre de phrase selon lequel l'OFROU peut modifier les délais fixés pour la reconnaissance des permis étrangers n'est pas repris. Il est resté sans importance en pratique.

Let. b : Donne à l'OFROU la compétence de mettre à disposition des documents de base sur la nouvelle formation à la conduite et le nouvel examen de conduite. Il est prévu que les directives détaillées (objectifs d'apprentissage et contenu de l'examen détaillés, programmes-cadres d'enseignement) soient mises à disposition par les organisations du monde du travail compétentes.

Al. 5 : Correspond au droit en vigueur (art. 150, al. 6, OAC), mais précise que l'OFROU ne peut décider d'exceptions individuelles et concrètes à l'OAC (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014). Celles-ci relèvent de la compétence des cantons (art. 106, al. 2, LCR).

Al. 5 en vigueur : Les let. b, c et d ne sont pas reprises. Ces instructions et recommandations sont du ressort des associations de médecins. Si l'OFROU devait agir dans le domaine des exigences psychologiques minimales requises des conducteurs de véhicules, il pourrait édicter des instructions en vertu de l'al. 2 du nouveau droit.

Al. 7 en vigueur : La première phrase est transférée à l'art. 128 sans modification matérielle. Le contenu des instructions du 14 décembre 2007 relatives aux cours de conduite de tracteurs est désormais réglé à l'annexe 9, ch. 5. Il est donc superflu d'édicter des instructions.

4.10.3 Dispositions transitoires relatives à la modification du ... (art. 148 à 171)

4.10.31 Titulaires d'un permis de conduire selon l'ancien droit

Art. 146 : Obligation d'échanger le permis

Tous les titulaires d'un permis de conduire établi jusqu'au 30 juin 1977 sont tenus de faire échanger le document. Une période de trois ans calculée à partir de la date à laquelle tous les articles de la révision actuelle de l'ordonnance seront en vigueur paraît appropriée à cet effet (cf. ch. III projet OAPC). Cette obligation d'échanger le permis permettra au moins d'obtenir que tous les permis de conduire qui auraient déjà dû être échangés jusqu'au 31 décembre 1995 en vertu du droit en vigueur (art. 151, al. 1, OAC) seront utilisés à l'avenir sous la forme prescrite actuellement.

Art. 147 : Nouvelles autorisations de conduire à la suite de l'échange

Al. 1 : Les catégories de permis de conduire ont été harmonisées pour la dernière fois en 2003 avec les catégories en vigueur en UE. Les modèles de permis conformes à l'ancien droit n'ont pas dû être échangés. À l'occasion de la modification globale de l'ordonnance proposée maintenant, il est maintenant prévu de faire échanger définitivement tous les permis de conduire établis avant 2003. La nouvelle catégorie correspondante sera délivrée (« B » pour « B », « A » pour « A », « A1 » pour « A1 », etc.) pour autant qu'elle couvre entièrement l'autorisation de conduire existante et n'accroisse pas son étendue de façon inadéquate. Une extension peut être jugée adéquate lorsqu'elle autorise par exemple à conduire des véhicules dont le poids total augmente de 50 kg.

Al. 2 : Le critère de l'adéquation ne doit pas entraîner la perte d'autorisations de conduire. Par exemple : la personne qui n'avait pas échangé son permis de conduire papier de l'ancienne sous-catégorie A1 contre un permis de conduire au format carte de crédit pouvait continuer à conduire des

motocycles d'une cylindrée de 125 cm³. Si cette personne reçoit maintenant la nouvelle catégorie A1, elle ne peut conduire « plus que » des motocycles dont la cylindrée ne dépasse pas 125 cm³, dont la puissance du moteur n'excède pas 11 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide n'est pas supérieur à 0,1 kW/kg (ainsi que des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kW). Avec l'attestation de l'autorité cantonale, elle peut conduire sur le territoire national tous les motocycles dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³.

Al. 3 et 6 : Il est prévu que les titulaires de permis conservent leurs autorisations de conduire existantes sous le nouveau droit. Ces alinéas définissent les nouvelles catégories de permis à inscrire lors de l'échange des principaux permis de conduire actuellement en circulation (établis à partir du 1^{er} avril 2003). L'OFROU définira les équivalences pour les autres permis de conduire.

Al. 3

Let. a : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (cf. art. 3, al. 3, OAC, « M »).

Let. b et c : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (cf. art. 4, al. 3, OAC, « G »).

Let. d : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (cf. art. 3, al. 3, et 4, al. 3, OAC, « F »). Les luges à moteur sont désormais aussi mentionnées expressément, parce qu'elles sont considérées comme des motocycles (art. 14, let. c, OETV) et n'entrent donc pas dans la catégorie F.

Let. e : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 151d, al. 11, OAC).

Let. f : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 2, et 4, al. 2, OAC, « A1 »). L'autorisation de conduire des véhicules automobiles de la catégorie G (ou catégorie spéciale G jusqu'ici) n'est pas reprise, parce qu'une formation (cours de conduite de tracteurs) devra être suivie à l'avenir pour l'obtention de la nouvelle catégorie G. Il est également prévu de délivrer l'autorisation de conduire des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kW puisqu'elle existe aussi dans le nouveau droit (art. 15, al. 4).

Let. g et h : Reprennent les autorisations de conduire du droit en vigueur (art. 24, al. 3, et 151k, al. 2, OAC), qui a en fait anticipé la nouvelle catégorie A2 en introduisant la catégorie A « 35 kW ; 0,2 kW/kg ».

Let. i : Garantit l'égalité de traitement des personnes qui veulent obtenir le permis de conduire de la nouvelle catégorie A, qu'elles aient obtenu le permis de conduire de la nouvelle catégorie A2 par l'échange de l'ancienne catégorie A « limitée » ou en vertu du nouveau droit.

Let. j : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 1, et 4, al. 1, OAC, « A »). Il est déjà permis aujourd'hui de conduire les tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 4 kW avec le permis de conduire de la catégorie A (art. 14, let. b, ch. 2, OETV). Il est également prévu de délivrer l'autorisation de conduire des tricycles à moteur d'une puissance illimitée puisqu'elle existe aussi dans le nouveau droit (art. 17, al. 2).

Let. k : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 2, OAC, « B1 »). La catégorie A donne désormais le droit de conduire des tricycles à moteur dont la puissance excède 15 kW (art. 17, al. 2).

Let. l : La personne qui ne possède « que » la catégorie B (sans le code 121 ou 122) selon le droit en vigueur n'a également le droit de conduire qu'à titre non professionnel (art. 25, al. 1, OAC, déduction a contrario).

Let. m : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 25, al. 1, OAC). Désormais, l'autorisation d'effectuer des courses professionnelles avec des véhicules des catégories B, B1, C, C1 ou F ne sera plus indiquée par le code 121 à côté de la catégorie B, mais la catégorie P sera délivrée (art. 28 en relation avec l'art. 33).

Let. n : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 25, al. 1 et 3, let. a, OAC). Désormais, l'autorisation d'effectuer certaines courses professionnelles avec des véhicules des catégories B, B1, C, C1 ou F ne sera plus indiquée par le code 122 à côté de la catégorie B, mais la catégorie P1 sera délivrée (art. 28 en relation avec l'art. 34).

Let. o : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 2, OAC, « C1 »).

Let. p :

Ch. 1 : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 24c, let. d, OAC). Il est désormais permis de conduire aussi des voitures d'habitation lourdes (cf. art. 22, « C2 »). Il est prévu de délivrer la catégorie C2 y compris l'autorisation de conduire des voitures d'habitation lourdes puisque ces personnes ont passé l'examen pratique de conduite avec une voiture automobile des services du feu d'un poids effectif de plus de 7500 kg ou avec un camion d'auto-école de la catégorie C.

Ch. 2 : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 151d, al. 8, OAC). La catégorie C2 n'est pas harmonisée avec les catégories de permis de l'UE et n'est donc pas obligatoirement connue dans ses États membres. Pour garantir que l'autorisation de conduire des voitures d'habitation lourdes puisse être démontrée sans problèmes lors de voyages internationaux, la catégorie C2 doit toujours être délivrée avec la mention « incl. Motor Home > 3,5 t » (art. 82, al. 1, let. d, en relation avec l'annexe 12, ch. 2).

Let. q : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 1, « C »).

Let. r :

Ch. 1 : Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 2, « D1 »). Étant donné que le poids de l'actuelle sous-catégorie D1 n'est pas limité, celle-ci autorise aussi à conduire des autocars (art. 11, al. 2, let. d, OETV) ne comportant pas plus de 16 places assises, outre le siège du conducteur, et des places debout supplémentaires. Mais la nouvelle catégorie D1 inclut les places debout. Cette différence se répercute en premier lieu sur les conducteurs professionnels (cf. explications sur l'art. 28, « D1 »). Ils n'ont plus le droit de conduire les autocars mentionnés avec la nouvelle catégorie D1, mais ont besoin de la nouvelle catégorie D. L'examen pratique de conduite avec un véhicule d'examen de la catégorie D devrait être passé dans un délai d'un an. La personne qui n'obtient pas la qualification subséquente dans le délai d'un an n'aura le droit de conduire plus que des véhicules automobiles de la nouvelle catégorie D1.

Ch. 2 : Le droit en vigueur autorise aussi d'effectuer des courses professionnelles avec la sous-catégorie D1. La nouvelle catégorie D1 inclut les places debout. La prise en compte de ces places a pour conséquence que la nouvelle catégorie D1 est moins étendue pour les chauffeurs professionnels que la sous-catégorie D1 du droit en vigueur. Elle peut donc être délivrée sans autre exigence.

La personne qui possède le permis de conduire de l'ancienne sous-catégorie D1 possède automatiquement aussi l'autorisation d'effectuer des transports professionnels de personnes avec des véhicules des catégories B, B1, C, C1 ou F (art. 25, al. 4, OAC). Elle reçoit donc aussi la nouvelle catégorie P (art. 147, al. 3, let. m).

Let. s :

Correspond à l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 1, OAC, « D ») dans la mesure où la nouvelle catégorie D est toujours également nécessaire lorsque la catégorie D1 ne suffit pas.

La personne qui possède le permis de conduire de l'ancienne catégorie D possède automatiquement aussi l'autorisation d'effectuer des transports professionnels de personnes avec des véhicules des catégories B, B1, C, C1 ou F (art. 25, al. 4, OAC). Elle reçoit donc aussi la nouvelle catégorie P (art. 147, al. 3, let. m).

Let. t :

Ch. 1 : Reprend l'autorisation de conduire du droit en vigueur (art. 3, al. 1, OAC, « BE »).

Ch. 2 : Contrairement à la catégorie BE du droit en vigueur, la nouvelle catégorie BE n'autorise pas l'attelage de remorques dont le poids total excède 3500 kg. La nouvelle catégorie BE peut être délivrée sans autre exigence puisqu'elle est moins étendue.

Let. u : Les autorisations de conduire en question concordent entièrement ou en majeure partie entre le droit en vigueur et le nouveau droit. Elles peuvent donc être délivrées sans autre exigence.

Al. 4 :

Les codes « 3,5 t » et 106 donnent aux titulaires d'un permis de conduire de l'ancienne sous-catégorie D1 le droit de conduire – sur le territoire national – des minibus (poids total limité à 3,5 t, cf. art. 11, al. 2, let. c, OETV) comportant plus de 16 places assises, outre le siège du conducteur. Le poids de la nouvelle catégorie D1 n'est pas limité (comme jusqu'à présent), mais il est interdit de transporter plus de 16 personnes (places debout comprises). Pour ces personnes, il faut donc limiter l'autorisation de conduire aux véhicules automobiles de la nouvelle catégorie D1 dont le poids total n'excède pas 3,5 t et leur accorder le droit de transporter plus de 16 personnes sur le territoire national, ce qui est exprimé par les codes existants « 3,5 t » et 106.

Le code 106 autorise les titulaires d'un permis de conduire de l'ancienne sous-catégorie D1 à conduire – sur le territoire national – des minibus comportant plus de 16 places assises, outre le siège du conducteur, ou des autocars (art. 11, al. 2, let. d, OETV) ne comportant pas plus de 16 places assises, outre le siège du conducteur. Le poids de la nouvelle catégorie D1 n'est pas limité (comme jusqu'à présent), mais il est interdit de transporter plus de 16 personnes (places debout comprises). Pour ces personnes, il faut donc limiter l'autorisation de conduire aux véhicules automobiles de la nouvelle catégorie D1 et leur accorder le droit de transporter plus de 16 personnes sur le territoire national, ce qui est exprimé par le code existant 106.

Al. 5 : Correspond au droit en vigueur (art. 151c OAC). Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, le certificat de capacité pour le transport de personnes conforme à cette ordonnance suffit évidemment aussi pour prouver la capacité de conduire des autocars sans restriction.

Al. 6 : Reprend le droit en vigueur (art. 25, al. 4^{bis}, OAC).

Art. 148 : Titulaires d'un permis de conduire à l'essai ; délivrance du permis de conduire définitif

La formation complémentaire ne dure désormais plus qu'une journée. L'art. 148 définit les conditions d'obtention du permis de conduire définitif pour les personnes qui possèdent déjà un permis de conduire à l'essai, mais qui n'ont pas encore terminé la formation continue selon l'ancien droit (deux jours) à la veille de l'entrée en vigueur de la nouvelle disposition.

Al. 1 : Les personnes qui n'ont pas suivi la formation complémentaire prescrite par l'ancien droit reçoivent le permis de conduire définitif une fois qu'elles ont suivi la formation de base sur la technique de conduite et la journée de formation continue prescrite par le nouveau droit.

Al. 2 : Les personnes qui ont suivi la première journée de formation complémentaire, mais non la deuxième, prescrites par l'ancien droit, reçoivent le permis de conduire définitif une fois qu'elles ont suivi la formation de base sur la technique de conduite.

Art. 149 : Conducteurs de cyclomoteurs ; examen relevant de la médecine du trafic

Reprend l'art. 151d, al. 12, OAC sans modification de contenu.

Art. 150 : Examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite

Cf. explications sur l'art. 151j OAC.

Art. 151 : Établissement d'un permis de conduire selon le nouveau droit

Définit – comme dans le droit en vigueur (art. 151d, al. 2, OAC) – les cas où l'autorité cantonale établit un permis conforme au nouveau droit indépendamment de la volonté du titulaire du permis.

Le permis de conduire n'est certes plus établi, depuis le 1^{er} avril 2003, que sous la forme d'une carte en plastique au format carte de crédit. Mais les permis de conduire papier (bleus) doivent être échangés trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance. Le complément à la let. b tient compte de cette obligation.

4.10.32 Personnes ayant déposé une demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire selon l'ancien droit

Art. 152 : Traitement de la demande par l'autorité cantonale

Il est prévu de remplacer la demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire (jusqu'à présent annexe 4 OAC) par l'inscription selon annexe 1. L'art. 152 définit comment l'autorité cantonale doit traiter les demandes déposées jusqu'à la veille de l'entrée en vigueur de la nouvelle disposition.

Art. 153 : Cours de théorie de la circulation

Quiconque s'inscrita à l'avenir pour l'obtention d'une catégorie de permis devra de nouveau suivre le cours de théorie de la circulation avant l'examen théorique de base. L'art. 153 définit comment l'autorité cantonale doit procéder avec les candidats qui, jusqu'à la veille de l'entrée en vigueur de l'art. 4 (inscription), soit n'ont pas encore réussi l'examen théorique de base, soit ont réussi cet examen, mais n'ont pas encore suivi le cours de théorie de la circulation.

Art. 154 : Permis de conduire à l'essai ou permis de conduire définitif

Contient la prescription analogue à l'art. 148 pour les personnes qui ont déposé une demande de permis d'élève conducteur avant l'entrée en vigueur du nouveau droit (et, sur cette base, soit n'ont pas encore reçu le permis d'élève conducteur, soit ne sont titulaires que d'un permis d'élève conducteur, mais pas d'un permis de conduire).

4.10.33 Titulaires d'un permis d'élève conducteur selon l'ancien droit

Art. 155 : Permis d'élève conducteur de l'ancienne catégorie A pour les motocycles de puissance limitée

Ces permis d'élève conducteur n'ont pas besoin – comme dans le droit en vigueur (art. 151k, al. 2, OAC) – d'être échangés contre des permis d'élève conducteur de la nouvelle catégorie A2. Ce point est justifié parce que l'un ou l'autre document autorise à conduire les mêmes motocycles (absence de risque pour la sécurité). En outre, la personne qui a besoin d'un nouveau permis d'élève conducteur recevra un document de la nouvelle catégorie A2.

Art. 156 : Délivrance de nouveaux permis d'élève conducteur à l'échéance du premier permis

Selon l'ancien droit (art. 16, al. 1, let. c, OAC), ces permis d'élève conducteur sont valables 24 mois. Il est prévu qu'ils soient à l'avenir valables pour une durée illimitée. L'art. 156 contient la disposition transitoire.

4.10.34 Cours de premiers secours

Art. 157 : Prestataires

Cette disposition donne d'une part suffisamment de temps aux prestataires actuels pour obtenir une reconnaissance conforme aux nouveaux critères. Elle permet d'autre part aussi une mise en œuvre rapide des nouveaux principes et une amélioration de la qualité à brève échéance.

Art. 158 : Formateurs

Al. 1 : Les formateurs actuels ne sont certes pas obligés de remplir les nouveaux critères pour continuer à instruire les candidats aux premiers secours aux blessés sous le régime du nouveau droit. Cependant, ils doivent suivre à temps une formation continue conformément au nouveau droit (al. 2).

Al. 2 : Désormais, seul le prestataire aura encore besoin d'une reconnaissance pour l'organisation de cours de premiers secours ; le formateur n'en aura plus besoin. Pour être reconnu, le prestataire doit aussi prouver que les formateurs qu'il engage sont qualifiés. Il doit donc vérifier qu'ils ont suivi la formation continue prescrite.

4.10.35

Art. 159

-

4.10.36 Moniteurs de conduite

Quiconque veut continuer à exercer son métier sous le régime des nouvelles conditions cadres légales doit acquérir une qualification subséquente (autorisation d'enseigner la conduite de la cat. B, art. 160) ou suivre une formation continue (autorisation d'enseigner la conduite de la cat. A, art. 161). L'obligation d'acquérir cette qualification subséquente ne s'applique pas aux moniteurs de conduite de la catégorie C. Ils ont déjà étudié le catalogue des compétences et le catalogue des objectifs d'apprentissage en vertu de l'OACP.

Art. 160 : Catégorie B

Al. 1 : Les moniteurs de conduite de la catégorie B doivent obtenir une qualification subséquente afin d'acquérir les compétences nécessaires pour donner les nouvelles formations fondées sur les compétences.

Al. 2 : Les personnes qui s'occupent rapidement des cours de perfectionnement au sens de l'art. 22 OMCo et peuvent donc déjà justifier de journées de cours pour la prochaine période de formation continue lors de l'entrée en vigueur de la présente modification d'ordonnance ne seront pas désavantagées par rapport à celles qui remettent à plus tard l'accomplissement de l'obligation de suivre une formation continue.

Art. 161 : Catégorie A

Al. 1 : Les moniteurs de conduite de la catégorie A doivent suivre une formation continue afin d'acquérir les compétences nécessaires pour donner la nouvelle formation fondée sur les compétences et préparant à l'obtention d'un permis de motorcycle.

Al. 2 : Les personnes qui s'occupent rapidement de la formation continue au sens de l'art. 22 OMCo et peuvent donc déjà justifier de journées de cours pour la prochaine période de formation continue lors de l'entrée en vigueur de la présente modification d'ordonnance ne seront pas désavantagées par rapport à celles qui remettent à plus tard l'accomplissement de l'obligation de suivre une formation continue.

Art. 162 : Moniteurs de conduite de l'armée

Cf. explications sur l'art. 151, al. 3, OAC, ch. B4.3 (« Dispositions transitoires désormais réglées par le projet OAPC »).

Art. 163 : Reconnaissance de cours de qualification subséquente et de formation continue

Énumère les critères à remplir pour que l'organisation du monde du travail compétente puisse reconnaître un cours de qualification subséquente ou de formation continue.

Art. 164 : Dispense de la qualification subséquente ou de la formation continue

La formation continue transitoire pour moniteurs de conduite de motorcycle et la qualification subséquente des autres moniteurs de conduite doivent être suivies avant l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions en matière de formation et d'examen parce que seuls les moniteurs de conduite qui connaissent le système de formation et d'examen axé sur les compétences peuvent aussi le transmettre. Ce résultat sera obtenu grâce à l'entrée en vigueur échelonnée du projet OAPC (ch. III).

4.10.37 Experts de la circulation

Art. 165 : Qualification subséquente

Al. 1 : Les personnes qui travaillent déjà comme animateurs doivent obtenir une qualification subséquente afin d'acquérir les compétences nécessaires pour dispenser la journée de formation continue sous sa nouvelle forme.

Al. 2 : Donne aux autorités cantonales le droit de déléguer à des tiers l'organisation de la qualification subséquente et énumère les conditions à remplir à cet effet.

Al. 3 : Les experts de la circulation peuvent également comptabiliser la qualification subséquente. Toutefois, vu que leur formation continue n'était pas réglée jusqu'à présent dans le droit fédéral (cf. art. 69, al. 3, OAC et explications sur l'annexe 13, ch. 9), il n'y a pas de période de formation continue « en cours » dans laquelle une comptabilisation serait possible.

4.10.38 Animateurs

Art. 166 : Qualification subséquente

Al. 1 : La personne qui travaille déjà comme animateur doit acquérir une qualification subséquente pour les mêmes raisons que les moniteurs de conduite et les experts de la circulation.

Al. 2 : Règle la procédure de reconnaissance comme prestataire de cours de qualification subséquente pour animateurs.

Al. 3 : Cf. explications sur l'art. 160, al. 3, et 161, al. 2.

4.11 Annexes

Annexe 1 : Inscription

Ce formulaire remplace la demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire selon l'ancien droit (annexe 4). Points nouveaux :

Ch. 1 :

Un résident à la semaine doit indiquer ce statut puisque des prescriptions en partie spéciales sont applicables au permis de conduire (par ex. le permis de conduire étranger n'a pas besoin d'être échangé).

Ch. 6 :

Pour faciliter le dépôt du formulaire, tous les documents à annexer sont expressément mentionnés à la fin.

Annexes :

Dans le droit en vigueur, les personnes âgées de moins de 18 ans qui suivent la formation professionnelle initiale de conducteur/trice de véhicules lourds et les personnes qui suivent la formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motocycles doivent joindre une attestation de l'Office cantonal de la formation professionnelle selon laquelle un contrat d'apprentissage valable a été conclu. L'obligation pour les apprentis de prouver qu'ils sont en formation professionnelle initiale est maintenue. Mais à l'avenir et conformément à la loi fédérale sur la formation professionnelle (art. 14, al. 3)²³, le document requis sera une copie du contrat d'apprentissage, approuvé par l'autorité cantonale compétente en matière de formation professionnelle. Les contrats d'apprentissage doivent être établis sur un formulaire uniforme à l'échelle suisse, sur lequel s'effectue aussi l'approbation.

Annexe 2 : Attestation d'inscription

Ce formulaire est nouveau, cf. explications sur l'art. 4, al. 2 à 4.

Annexe 3 : Exigences médicales minimales

Reprend l'annexe 1 OAC.

Annexe 4 : Exigences fixées pour les médecins de niveau 1

Reprend l'annexe 1^{bis} OAC sans modification de contenu.

Annexe 5 : Rapport d'examen médical

Reprend l'annexe 2 OAC sans modification de contenu.

²³ RS 412.10

Annexe 6 : Rapport d'examen médical

Reprend l'annexe 2a OAC sans modification de contenu.

Annexe 7 : Résultat de l'examen médical d'évaluation de l'aptitude à la conduite

Reprend l'annexe 3 OAC sans modification de contenu.

Annexe 8 : Rapport ophtalmologique

Reprend l'annexe 3a OAC sans modification de contenu.

Annexe 9 : Formations obligatoires

Cf. ch. 2.1. Une nouveauté essentielle réside dans le projet de réaliser toutes les formations obligatoires selon le principe pédagogique et didactique de l'enseignement à visée pratique (ch. 9.1). En pratique, cela signifie que l'on développe des capacités techniques, personnelles, sociales et méthodologiques pour que les personnes en formation disposent des compétences prescrites à la fin du cours, c'est-à-dire soient capables d'exécuter les actions correspondantes. Le programme d'enseignement respectif est déterminant pour la définition détaillée des compétences et du contenu didactique. Pour les prestataires qui ont besoin d'une reconnaissance, on entend par programme d'enseignement celui qui est déposé avec la candidature. Pour les prestataires qui doivent uniquement annoncer le début de leur activité, il s'agit du programme d'enseignement de l'organisation du monde du travail compétente. Les programmes d'enseignement du cours de théorie de la circulation, de la formation de base sur la technique de conduite des voitures de tourisme, de la formation pratique de base des motocyclistes, du cours de conduite de tracteurs et de la formation continue pendant la période probatoire doivent être conformes au programme-cadre d'enseignement respectif de l'OFROU (ch. 9.2). Autres points applicables aux différentes formations :

Ch. 1 : Cours de premiers secours

Cf. explications sur les art. 117 à 119, 157 et 160.

Ch. 2 : Cours de théorie de la circulation

Aujourd'hui, les instructions de l'OFROU du 12 décembre 2007 concernant les cours de sensibilisation aux problèmes du trafic routier²⁴ sont déterminantes pour les détails des cours. Si la formation pratique de base est dispensée à l'avenir telle qu'elle est proposée, on examinera quels éléments des instructions seront obsolètes et donc abrogés.

Il est désormais stipulé expressément que le cours de théorie de la circulation peut intégrer un module d'apprentissage en ligne (ch. 2.32).

Ch. 3 : Formation de base sur la technique de conduite des voitures de tourisme

Cf. explications du ch. 3.5 et de la première section du ch. 3.7.

Ch. 4 : Formation pratique de base des motocyclistes

Aujourd'hui, les instructions de l'OFROU du 13 décembre 2007 concernant la formation pratique de base des élèves motocyclistes²⁵ sont déterminantes pour les détails des cours. Si la formation pratique de base est dispensée à l'avenir telle qu'elle est proposée, on examinera quels éléments des instructions seront obsolètes et donc abrogés.

Ch. 5 : Cours de conduite de tracteurs

Les instructions du 14 décembre 2007 relatives aux cours de conduite de tracteurs sont reprises avec les modifications substantielles suivantes :

- Les prestataires ne sont plus reconnus par l'OFROU, mais – comme les autres fournisseurs de formations initiales et continues obligatoires – par l'autorité cantonale (cf. art. 131 en relation avec l'annexe 9, ch. 5.3).

²⁴ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2007-12-11_2502_f.pdf

²⁵ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2007-12-11_2505_f.pdf

- Assurance qualité : cf. explications du ch. 4.9.
- Les tracteurs et les remorques tractées doivent être munis, pendant toute la durée du cours, d'une plaque portant un L blanc sur fond bleu, placée de manière bien visible à l'arrière du véhicule (ch. 5.433 et explications sur l'art. 37, al. 2 à 4).

Ch. 6 : Formation minimale pour la conduite d'autocars

Ce chiffre reprend les directives venant des instructions du 28 août 2009 relatives à la formation pratique des conducteurs d'autocars et qui ne sont pas réglées par les art. 133 et 134, à l'exception des explications relatives aux titulaires du permis de conduire de la catégorie D limitée au trafic de ligne (cf. à ce sujet ch. B 4.3 sur l'art. 151c OAC). Le fait que l'achèvement de la formation minimale donne le droit de s'inscrire à l'examen pratique de conduite résulte indirectement de l'art. 31, al. 2. Il y est prévu que le permis d'élève conducteur de la catégorie D ne peut être établi qu'après achèvement de la formation minimale pour les personnes qui n'apportent pas la preuve de la pratique de la conduite prescrite.

Ch. 7 : Formation complémentaire durant la période probatoire

La journée de formation complémentaire qui subsiste est centrée sur le thème des « accidents propres à la jeunesse » (ch. 7.21). Ce thème est travaillé surtout par la pratique de la conduite sur un site de formation (ch. 7.22, 7.41 et 7.42) et par une course dans le trafic (ch. 7.23). Le développement d'une conduite efficace sur le plan énergétique constitue une autre priorité (cf. 7.23 et 7.42). De cette façon, on garde les éléments notés positivement dans l'évaluation du bpa et on élimine les défauts mis en évidence. Dans le détail, il faut relever les modifications substantielles suivantes :

- La formation complémentaire comporte davantage d'éléments pratiques du fait de l'intégration de la « course de feed-back » dans la « course éco » (ch. 7.23) – également acceptée selon l'évaluation du bpa. La pratique et la conduite dans le trafic ont en outre lieu lors de la même journée de cours.
- Le thème du freinage est approfondi lors de la deuxième phase de formation (ch. 7.22).
- Les thèmes des « substances psychoactives » et de l'« analyse des accidents » sont transférés à la première phase de formation sous une forme en partie réduite (cours de théorie de la circulation ; cf. programme d'enseignement).
- L'élément « établir le profil de conducteur » a été supprimé. Mais il est prévu d'inciter à la réflexion sur soi dans le cadre de l'introduction à la journée de formation complémentaire et lors de la « conduite dans le trafic » (ch. 7.23).

Annexe 10 : Examens théoriques

Ch. I : Examen théorique de base

Repose sur le droit en vigueur (annexe 11, ch. I et II.1, OAC), mais tient compte de la nouvelle approche de l'enseignement à visée pratique (annexe 9, ch. 9.1). Le « catalogue des compétences requises pour les conducteurs (cat. A/A2/A1 et B) » constitue la base des compétences et des objectifs d'apprentissage à contrôler. Le contenu du catalogue des compétences se fonde sur les annexes 11 et 12 OAC, les instructions mentionnées dans les notes de bas de page 18 et 19, la « matrice²⁶ GDE²⁷ » et les résultats du dossier de sécurité n° 05 du bpa « Trafic motocycliste », ainsi que sur le rapport du bpa n° 59 « Comportement, attitudes et expériences des accidents des motocyclistes ». Formellement, il a été agencé de façon analogue au catalogue de compétences élaboré dans le cadre de la mise en œuvre de l'OACP pour les conducteurs des catégories C et D²⁸.

En ce qui concerne les différents thèmes, il est prévu que ceux du « véhicule » (annexe 11, ch. II.1.6, OAC), de la « technique de conduite » (annexe 11, ch. II.1.3, OAC) et de « l'environnement » (annexe 11, ch. II.1.2.3, OAC) soient contrôlés à l'avenir non plus lors de l'examen théorique de base, mais

²⁶ Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N.P., Glad A., Hernetkoski K. From control of the vehicle to personal self-control : broadening the perspectives to driver education, Transportation Research Part F, 2002, 5, p. 201 à 215

²⁷ Goals for Driver Education

²⁸ https://cambus.ch/wp-content/uploads/2016/09/KompCZV_fr.pdf

seulement lors de l'examen pratique de conduite (par des questions orales ; art. 76, al. 3, let. a). La raison en est que ces thématiques ne peuvent être transmises et contrôlées de manière judicieuse que lorsque le candidat à un permis de conduire a déjà une pratique de la conduite et a aussi étudié le véhicule en pratique (c'est-à-dire seulement après l'examen théorique de base – durant les modules de formation obligatoires – et durant l'enseignement pratique de la conduite).

Ch. II : Examen théorique de base en vue de l'obtention du permis de conduire de la catégorie M, AM, F ou G

Le « Catalogue des compétences Catégorie M²⁹ » et le « Catalogue des compétences Catégories F/G³⁰ », publiés par les autorités cantonales, constituent la base des compétences et des objectifs d'apprentissage à contrôler.

Ch. III : Examen théorique complémentaire

Le catalogue des compétences cité par la note de bas de page 22 constitue la base des compétences et des objectifs d'apprentissage à contrôler.

Annexe 11 : Examen pratique de conduite

Ch. I à III : Compétences

Reposent sur le droit en vigueur (annexe 12 OAC), mais tiennent compte de la nouvelle approche de l'enseignement à visée pratique (annexe 9, ch. 9.1 ; cf. explications de la première section sur l'annexe 10).

Les conditions d'admission énumérées individuellement par le droit en vigueur (annexe 12, ch. I, OAC) découleront à l'avenir des prescriptions du titre 3 au sujet des différentes catégories.

Ch. IV : Véhicules d'examen

La directive européenne contient des critères minimaux détaillés pour les véhicules d'examen des catégories A1, A2 et A. Les États membres ont en outre la possibilité de les renforcer. En tant qu'État non membre, la Suisse n'est pas tenue de reprendre les critères minimaux de l'UE. Par souci de faciliter l'exécution par les autorités cantonales, les critères minimaux proposés sont moins restrictifs, ce qui permet d'éviter des discussions non pertinentes avec les clients par exemple sur les cylindrées ou les rapports puissance/poids juste insuffisants. Les exigences proposées en matière de véhicules d'examen s'appliquent aussi aux véhicules électriques.

Cat. AM : Inclut tant les véhicules automobiles à deux roues que ceux à trois ou quatre roues. Vu que le maniement des véhicules automobiles à une voie diffère fondamentalement de celui des véhicules à trois ou quatre roues, il est proposé de délivrer le permis de conduire comme suit : la personne qui réussit l'examen pratique de conduite sur un véhicule automobile à deux roues de la catégorie AM reçoit le permis de conduire de la catégorie AM et, avec ce permis, est autorisée à conduire tous les véhicules automobiles de cette catégorie ; la personne qui réussit l'examen pratique de conduite avec un motocycle léger à trois ou quatre roues ou avec un quadricycle léger à moteur reçoit le permis de conduire de la catégorie AM avec le code 79.02 (harmonisé en UE) et, avec ce permis, n'est autorisée à conduire que des motocycles légers à trois roues ou (dès 18 ans, cf. art. 14, al. 3) des quadricycles légers de la catégorie AM (art. 73, al. 2).

Cat. A1 : La nouvelle catégorie A1 inclut tant les véhicules automobiles à deux roues que les tricycles à moteur. Pour les mêmes raisons qu'avec la nouvelle catégorie AM, il est proposé de délivrer le permis de conduire comme suit : la personne qui réussit l'examen pratique de conduite sur un véhicule automobile à deux roues de la catégorie A1 reçoit le permis de conduire de la catégorie A1 et, avec ce permis, est autorisée à conduire tous les véhicules automobiles de cette catégorie ; la personne qui réussit l'examen pratique de conduite sur un tricycle à moteur de la catégorie A1 reçoit le permis de conduire de la catégorie A1 avec le code 79.03 (harmonisé en UE) et, avec ce permis, n'est autorisée à conduire que les tricycles à moteur de la catégorie A1 (art. 73, al. 2).

²⁹ http://www.asa.ch/media/archive1/PDF/dienstleistungen/KatKompM_fr.pdf

³⁰ http://www.asa.ch/media/archive1/PDF/dienstleistungen/KatKompFG_fr.pdf

Cat. B : Reprend le droit en vigueur (annexe 12, ch. V, OAC).

Cat. C1 : En raison de la nouvelle autorisation donnée par l'art. 84, al. 1, let. b, il est prévu de permettre également l'utilisation d'un véhicule d'examen de la catégorie D1.

Ch. V : Durée de l'examen et itinéraire à parcourir

Cat. B et catégories de motocycles : La durée d'examen du droit en vigueur (annexe 12, ch. IV : *cat. B* = 60 minutes, catégories de motocycles = 30 minutes) inclut aussi les salutations initiales et finales du candidat. Il est désormais prévu de conduire au moins 45 minutes dans la circulation routière. Vu qu'il a lieu sur un terrain séparé de la circulation routière (annexe 11, ch. VI.2) pour les examens de motocycle, le parcours avec exercices de conduite doit être effectué en plus (des 45 minutes).

Cat. C1, C1E, D1 et D1E : La durée d'examen prescrite continue d'inclure les salutations initiales et finales. Il y a une nouveauté pour les catégories C1 et D1 : dans le droit en vigueur, l'examen pour l'obtention des sous-catégories C1 ou D1 dure 60 minutes et la course d'examen destinée à l'obtention du certificat de capacité pour le transport de personnes ou de marchandises (art. 14, al. 3, OACP) peut être effectuée directement ensuite (annexe 12, ch. IV, OAC), afin que les candidats au certificat de capacité n'aient pas besoin de se présenter deux fois à l'examen. À l'avenir, l'examen pratique pour l'obtention des catégories C1 et D1 durera au moins 90 minutes. On peut donc renoncer à la course d'examen supplémentaire pour un certificat de capacité. La durée d'examen pour l'obtention des catégories C1E et D1E reste en revanche inchangée (60 minutes) parce que l'examen prescrit par l'OACP s'effectue sans remorque.

Ch. VI : Méthodes d'examen

Ch. 1 :

Let. a : L'élève conducteur doit par exemple régler les appuie-têtes. Le nombre de questions d'examen est déterminé par l'expert de la circulation.

Let. b : Cf. explications sur l'art. 77.

Let. c : Par exemple : « Tournez à droite à la prochaine occasion. »

Let. d : Cette méthode d'examen répandue dans les cantons de Suisse alémanique (à l'exception de BE) permet une évaluation plus différenciée de la personne soumise à l'examen que le simple fait de l'observer en la suivant en voiture.

Ch. 2 :

Par rapport à une personne qui conduit un véhicule automobile à deux voies, un motocycliste doit acquérir des qualifications supplémentaires (notamment des techniques de conduite spécifiques aux motocycles). Lors de l'examen pratique de conduite, il faut apporter la preuve qu'elles sont acquises. Avant la course d'examen, il faut maîtriser, sur un terrain séparé de la circulation routière, un parcours avec exercices de conduite spéciaux. Ces exercices de conduite sont certes déjà prescrits aujourd'hui (annexe 12, ch. III, let. B, ch. 2, OAC), mais ils sont réalisés de manière très variable par les cantons. Certains cantons les intègrent à la course d'examen dans la circulation routière, d'autres les font exécuter sur une place séparée. La modification proposée a donc aussi pour but d'obtenir une harmonisation à l'échelle suisse et donc une place plus importante de ces exercices de conduite dans les examens de motocycle. Il est prévu que les exercices de conduite soient effectués avant la course dans la circulation routière parce qu'ils accroissent la sécurité de l'expert de la circulation qui doit monter derrière le conducteur durant au moins 30 minutes lors des examens de conduite pour l'obtention des catégories A2 ou A (ch. 1, let. d).

Ch. VII : Évaluation

Les critères d'évaluation doivent aussi être reformulés pour que les qualifications nécessaires à la conduite puissent être contrôlées plus complètement que jusqu'à présent. À l'avenir, il est prévu que l'expert de la circulation évalue à l'aide des nouvelles méthodes d'examen proposées, pour chaque domaine de compétences, si le candidat a atteint le niveau requis (art. 74).

Annexe 12 : Données complémentaires codées

Repose sur le droit en vigueur (art. 24d OAC et ch. 4 des instructions du 22 mars 2012 concernant l'émission du permis de conduire format carte de crédit) et est adaptée aux codes valables en UE³¹ depuis le 1^{er} janvier 2017.

Le code 111 est complété par une nouvelle mention entre parenthèses pour tenir compte d'un arrêt du Tribunal fédéral du 20 novembre 2014 (6B_248/2014). Le Tribunal fédéral a retenu que le code 111 (« Doit porter sur soi le permis de conduire étranger ») n'autorise pas à conclure que le permis de conduire suisse des conducteurs professionnels domiciliés à l'étranger n'est valable qu'en combinaison avec le permis de conduire étranger.

Le code 114 n'est pas repris : La durée de validité du permis d'élève conducteur pour motocycles étant prolongée à titre général, une prolongation après que le candidat a suivi la formation pratique de base n'est plus nécessaire.

Le code 211 est supprimé : Dans les directives du 5 mars 1990 du DFJP, compétent à cette époque au sujet de la formation et des examens des moniteurs de conduite, il n'était pas question que l'enseignement de la conduite pour personnes sourdes ou handicapées ait valeur d'enseignement professionnel de la conduite et donc qu'une autorisation spéciale d'enseigner la conduite soit nécessaire. On ne trouve pas non plus de prescription de ce genre dans l'OMCo.

Annexe 13 : Formation initiale, examen et formation continue des experts de la circulation

Lors de l'examen pratique de conduite, l'expert de la circulation doit être en mesure de constater la présence ou l'absence des compétences prescrites pour la catégorie de permis souhaitée. Afin de le qualifier en conséquence, on introduit trois catégories d'experts de la circulation et l'obligation de suivre une formation continue. Le « concept de formation des experts de la circulation » des cantons et la directive européenne constituent la base à cet effet.

La base est l'expert de la circulation de la catégorie B (ch. 3, 4.11 et 5.11). Le ch. 3.12 reprend l'art. 65, al. 3, OAC sans modification matérielle. La qualification doit être prouvée non plus par l'expertise d'un psychologue du trafic, mais par une évaluation (ch. 3.15). Il n'est cependant pas exclu que cette évaluation comporte aussi une partie relevant de la psychologie du trafic. Elle devrait de toute façon être déléguée à un institut afin de garantir une réalisation uniforme.

Les anciens thèmes de la formation et de l'examen (annexe 7 OAC) sont adaptés (cf. notamment ch. 7.115, 7.213, 7.116 et 7.214 ainsi que 7.113 et 7.313) de telle sorte que les experts de la circulation soient capables, au terme de leur formation, de former des élèves conducteurs et de leur faire passer l'examen conformément au nouveau droit.

Une obligation de suivre une formation continue (ch. 9) est aussi prévue pour les moniteurs de conduite (art. 22 de l'OMCo et directive européenne). Il est prévu de surveiller que les moniteurs remplissent cette obligation de façon analogue à d'autres systèmes de formation continue (OACP, OMCo ; ch. 10.3). Il est également prévu que les cantons (avec possibilité de délégation) contrôlent la qualité de la réalisation des formations initiale et continue (art. 138, al. 1, 2, let. e, et 4). Il est prévu de ne prescrire l'obligation de suivre une formation continue qu'aux experts de la circulation qui font passer des examens de conduite officiels (ch. 9.1). Il s'agit d'obtenir ainsi un désenchevêtrement entre les experts de la circulation qui font passer les examens de conduite officiels et ceux qui font passer les contrôles officiels de véhicules parce que ces deux activités requièrent des compétences différentes. Le droit en vigueur (art. 69 OAC) mentionne l'« autorité compétente de la Confédération » et le « service fédéral compétent ». Mais il n'existe plus d'experts fédéraux civils de la circulation. Ces experts ne travaillent plus que dans le domaine militaire (cf. ordonnance sur la circulation militaire³²). Ces notions ne figurent donc plus au ch. 10.

³¹ Directive 2015/653 de la Commission du 24 avril 2015 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire

³² RS 510 710

La formation continue peut être comptabilisée pour toutes les catégories, ce qui signifie qu'elle dure 15 journées au maximum (ch. 9.1).

Annexe 14 : Qualification subséquente et formation continue transitoires

Les art. 160 à 171 prescrivent, en relation avec l'annexe 14, la manière dont les moniteurs de conduite, les experts de la circulation et les animateurs doivent obtenir de nouvelles qualifications ou suivre une formation continue s'ils veulent à l'avenir exercer leur profession conformément aux nouvelles conditions cadres légales.

Les personnes qui s'occupent rapidement des cours de perfectionnement au sens de l'art. 22 OMCo et peuvent donc déjà justifier de journées de cours pour la prochaine période de formation continue lors de l'entrée en vigueur la présente modification d'ordonnance ne seront pas désavantagées par rapport à celles qui remettent à plus tard l'accomplissement de l'obligation de suivre une formation continue. La formation continue transitoire (moniteurs de conduite de motorcycle) et la qualification subséquente (autres moniteurs de conduite, experts de la circulation et animateurs) pourront être comptabilisées dans la période de formation continue en cours ou à venir (art. 160, al. 3, 161, al. 2, 170, al. 3, et 171, al. 3).

La formation continue transitoire pour moniteurs de conduite de motorcycle et la qualification subséquente des autres moniteurs de conduite doivent être suivies avant l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions en matière de formation et d'examen, parce que seuls les moniteurs de conduite qui connaissent le nouveau système de formation et d'examen peuvent aussi le transmettre. Ce résultat sera obtenu grâce à l'entrée en vigueur échelonnée conformément au ch. III de la nouvelle ordonnance.

B. Modification d'autres actes (annexe 15)

La réforme de l'admission des personnes entraîne des modifications d'autres ordonnances relevant du droit de la circulation routière. L'ordonnance sur l'assurance des véhicules et l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers sont adaptées séparément.

1. Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

Le contenu de l'art. 27 est transféré au projet OAPC pour des raisons de systématique (art. 63, al. 1 à 3, et 62, al. 2).

2. Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV)

Le contenu de l'art. 5, al. 3, OAC est transféré à l'OAV pour des raisons de systématique (art. 33, al. 2^{bis}).

3. Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Art. 7 (Poids) et 136 (Poids, poids remorquable, plaque de contrôle)

Il est prévu de préciser les définitions du poids à vide (art. 7, al. 5 et 7) et du poids déterminant pour la classification (art. 136, al. 1). Le poids à vide selon le droit suisse correspond à la « masse réelle du véhicule » selon le droit de l'UE, inscrite dans chaque certificat de conformité européen (CoC). Il est prévu d'éliminer les incohérences à ce sujet et de simplifier l'OETV, compte tenu aussi du projet de transférer directement à l'avenir les données CoC dans le permis de circulation. À l'art. 7, al. 7, il faut donc cesser d'exclure du poids à vide les batteries de traction des véhicules de la catégorie L (en réalité, on inscrit déjà aujourd'hui le poids à vide dans le champ 30 du permis de circulation en incluant le poids des batteries). Il est désormais prévu de déduire du poids déterminant pour la classification le poids des batteries de traction des véhicules de la catégorie L (art. 136, al. 1) et donc d'harmoniser les prescriptions suisses avec celles de l'UE (le poids déterminant pour la classification correspond à la « masse en ordre de marche » selon le droit de l'UE).

L'art. 7, al. 7, prévoit en outre que les batteries de traction des véhicules de la catégorie L ne sont pas prises en considération dans le calcul de la charge utile. Puisque cet alinéa est abrogé, il faut aussi supprimer le renvoi de l'al. 5.

4. Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)

4.1 Admission des personnes

Le contenu des art. 3 à 14, 15, al. 1, 3 et 4, 16 à 23, 24, al. 1 et 2, 24a à 69, 88, 88a, 143, ch. 1, 2, le contenu relatif aux personnes du ch. 3, des art. 144 et 146, les membres de phrase relatifs aux personnes des art. 147, 150, al. 1, 2, let. a et b, et 7, première phrase, seront réglés à l'avenir dans le projet OAPC. L'art. 150, al. 5, let. b à d, n'est pas repris (cf. explications sur l'art. 145, al. 4, projet OAPC). L'art. 150, al. 7, deuxième phrase, devient obsolète avec le projet OAPC et l'art. 151f, al. 2, l'est déjà aujourd'hui. Tous deux peuvent donc être abrogés. L'art. 150, al. 2, let. d et e, concerne des objets de réglementation du projet OFCond et y sera donc réglé à l'avenir (art. 30, let. c).

Les art. 15, al. 2 et 5, et 24, al. 3 à 5, deviennent obsolètes du fait de la nouvelle catégorie proposée A2 et peuvent donc être abrogés.

4.2 Admission des véhicules

Les prescriptions sur l'admission des véhicules (art. 70 à 142) ne sont pas modifiées matériellement. Elles seront adaptées formellement lors de l'introduction du système d'information relatif à l'admission à la circulation, qui remplacera les systèmes MOFAD³³.

Les dispositions pénales et finales non énumérées au ch. 3.1 (art. 143 à 150) restent dans l'OAC – avec les adaptations formelles nécessaires – ou sont obsolètes et peuvent donc être supprimées. Les seules modifications matérielles concernent l'art. 150 :

Al. 5 : Le membre de phrase concernant les délais fixés pour la reconnaissance des plaques et des permis de circulation étrangers n'est pas reprise. Il est resté sans importance en pratique.

Al. 6 : La nouvelle formulation proposée précise que l'OFROU ne peut décider d'exceptions individuelles et concrètes à l'OAC (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014). Celles-ci relèvent de la compétence des cantons (art. 106, al. 2, LCR). La formulation proposée est identique à celle du projet OAPC (cf. art. 145, al. 5).

4.3 Dispositions transitoires

Dispositions transitoires obsolètes ou rendues obsolètes par le nouveau droit et donc abrogées

Art. 151, al. 1, 2, 4, 6, première et deuxième phrases, 151a, al. 1 et 2, 151b, al. 1, 151c, 151h, 151j, al. 1, 3, let. a, et 4 à 8, 151k et 154, al. 1, dispositions finales de la modification du 15 avril 1987, dispositions finales de la modification du 13 février 1991, dispositions finales de la modification du 13 novembre 1991 et dispositions finales de la modification du 7 mars 1994

Dispositions transitoires désormais réglementées par le projet OAPC

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs³⁴ en date du 15 mars 2005, les permis fédéraux des moniteurs de conduite des CFF et de la Poste sont supprimés ou intégrés dans le permis de conduire civil. Mais le contrôle de la formation continue obligatoire pour les moniteurs de conduite de l'armée continue d'être effectué par l'Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée, qui, sur demande, renseigne les autorités cantonales sur la formation continue suivie. Bien que la plupart des moniteurs de conduite de la Confédération concernés par l'art. 151, al. 3, OAC soient maintenant très probablement à la retraite, il n'est pas possible d'exclure qu'un très petit nombre travaille encore sans permis de moniteur de

³³ MOFIS = registre des véhicules et des détenteurs de véhicules, FABER = registre des autorisations de conduire et ADMAS = registre des mesures administratives

³⁴ RS 514.31

conduite. Cette autorisation doit donc continuer d'être valable. Mais elle est transférée au projet OAPC (art. 162).

La disposition transitoire pour les personnes qui possèdent un permis de conduire de la catégorie D limité à un parcours déterminé est désormais réglée à l'art. 149, al. 4, projet OAPC. L'art. 151c OAC peut donc être abrogé.

L'art. 151e, al. 1, OAC est repris à l'art. 160, al. 1, projet OAPC, et complété : les moniteurs de conduite concernés doivent aussi obtenir de nouvelles qualifications s'ils veulent donner des cours d'auto-école conformément au nouveau droit.

L'art. 151e, al. 2, OAC peut être abrogé. Les moniteurs de conduite concernés devaient faire inscrire le permis de moniteur de conduite jusqu'au 31 décembre 2008 au plus tard comme autorisation d'enseigner la conduite de la catégorie A dans le permis de conduire au format carte de crédit (art. 31, al. 1, de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite, OMC³⁵). À l'avenir, la règle selon laquelle une formation continue est requise pour enseigner conformément au nouveau droit s'appliquera également à ces moniteurs de conduite.

L'art. 151f, al. 1, peut être abrogé. Les rares cas où il pourrait encore être appliqué peuvent être résolus à l'aide des instructions du 26 janvier 2009 concernant le permis de conduire à l'essai.

L'art. 151j, al. 2 et 3, let. b, OAC est transféré à l'art. 150 projet OAPC.

5. Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP)

Art. 2 : Condition d'admission

Al. 2^{bis} : L'OACP ne prescrit pas de certificat de capacité pour les transports de marchandises avec des voitures automobiles de la catégorie B. Mais le permis de conduire des catégories C1E ou CE sera à l'avenir nécessaire pour conduire certains ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque (cf. explications sur l'art. 24 et 27 projet OAPC). Dans l'espace de l'UE, le certificat de capacité est prescrit pour les « transports au moyen de véhicules pour lesquels un permis de conduire des catégories C1E ou CE est nécessaire » (art. 1 de la directive 2003/59/CE³⁶, que la Suisse a reprise en vertu de l'accord sur les transports terrestres). L'al. 2^{bis} garantit que les personnes qui effectuent des transports de marchandises avec les ensembles de véhicules mentionnés n'auront pas de difficultés lors d'un contrôle du trafic à l'étranger.

Al. 3 : Il est prévu d'abroger partiellement l'obligation d'échanger le permis de conduire étranger énoncée à l'art. 42, al. 3^{bis}, let. b, OAC (cf. explications sur l'art. 105, al. 1, let. b, projet OAPC). Les certificats de capacité établis par un État de l'UE ou de l'AELE reposent sur la directive 2003/59/CE. Puisque les bases du droit de l'UE et du droit suisse concordent aussi dans ce domaine, il est logique que les conducteurs domiciliés dans un État de l'UE ou de l'AELE n'aient pas besoin d'un certificat de capacité suisse (ni non plus lorsqu'ils sont employés par une entreprise établie en Suisse ; cf. aussi art. 5 et 7, phrase introductive).

Art. 3 : Exceptions

Comme jusqu'à présent, tous les conducteurs qui déplacent leur domicile en Suisse ont besoin d'un certificat de capacité suisse. Mais contrairement au régime valable jusqu'à présent, les personnes employées par une entreprise établie en Suisse n'ont besoin du certificat de capacité suisse que lorsqu'elles sont domiciliées dans un État qui n'est pas membre de l'UE ou de l'AELE (art. 3, al. 2, et art. 7, al. 2).

Le Conseil fédéral a laissé entrevoir la facilité proposée à la nouvelle let. i (renonciation au certificat de capacité et donc au contrôle des prescriptions relatives au temps de travail et de repos ainsi que

³⁵ RS 741.522

³⁶ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil, JO UE du 10 septembre 2003, n° L 226, p. 4 et suivantes

d'autres prescriptions concernant l'activité des chauffeurs professionnels) dans sa réponse à la motion 10.3407 (Davantage de tolérance pour les conducteurs de minibus)³⁷ du conseiller national Adrian Amstutz. Le nouvel art. 27b est déterminant pour la disposition transitoire.

Art. 4 : Courses pendant la formation professionnelle

Al. 3 : En vertu de la nouvelle let. b, les personnes qui suivent un programme de formation au sens de l'al. 2 devront à l'avenir emporter une attestation de l'organe de formation. Les chauffeurs en formation sont souvent employés à titre temporaire, changent plusieurs fois d'employeur ou travaillent comme auxiliaires auprès de plusieurs employeurs. En revanche, ils suivent en général la formation auprès d'un seul organe de formation. Il revient donc aussi à ce dernier d'attester de la formation en cours d'emploi.

Art. 5 : Conducteurs domiciliés dans un État membre de la CE ou de l'AELE

Cf. explications sur l'art. 2, al. 3. L'art. 5 est en outre divisé en let. a et b pour une meilleure intelligibilité.

Art. 6 : Conditions

Modification uniquement formelle

Art. 7 : Conducteurs venant s'établir en Suisse

Cf. explications sur l'art. 2, al. 3.

Art. 9 : Durée de validité et délivrance

Le nouvel al. 4^{bis} reprend le ch. 3 des instructions de l'OFROU du 20 mai 2014 relatives à l'harmonisation des dates d'expiration du certificat de capacité. Une réglementation au niveau de l'ordonnance est opportune puisque la durée de validité du certificat de capacité est modifiée. La prolongation de la durée de validité du certificat de capacité est justifiée par le fait que la personne concernée se qualifie désormais pour le certificat de capacité par un examen.

Art. 10 : Généralités

Comme pour les formations initiales et continues obligatoires réglées dans le projet OAPC, l'acquisition des compétences nécessaires est désormais citée explicitement comme objectif d'apprentissage pour les examens théorique et pratique prescrits par l'OACP.

Art. 14 : Examen pratique

À l'avenir, il sera possible de renoncer à la course d'examen supplémentaire pour l'obtention du certificat de capacité (cf. explications sur l'annexe 11, ch. V, catégories C1, C1E, D1 et D1E).

Art. 15 : Répétition

On suit les modifications provenant du nouvel art. 14 proposé. Le délai d'attente de six mois représente un assouplissement par rapport au droit actuel.

Art. 17 (Objectifs d'apprentissage) 18 (Durée et structure) et art21 (Prestataires)

Reprise de la structure du projet OAPC (6^e partie) et adaptation de la terminologie de l'art. 21 au reste de l'OACP

Art. 19 : Attestation de cours

Adaptation de la terminologie au projet OAPC (art. 114)

Art. 22 : Révocation de la reconnaissance

Désormais réglée en annexe (ch. 3.4)

Art. 23 : Autorisation pour les enseignants

³⁷ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20103407>

Al. 1 du droit en vigueur : Est réglé désormais à l'annexe 9, ch. 8.1124, projet OAPC.

Al. 5 : Adaptation uniquement formelle

Art. 24 : Utilisation de simulateurs de conduite

Désormais réglée en annexe (ch. 4.4)

Art. 24a : Assurance qualité

Les prescriptions du projet OAPC sont déterminantes.

Art. 26 : Exécution

Al. 3 : Adaptation à l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014

Art. 27 : Dispositions transitoires

Al. 3 : Est obsolète et peut donc être abrogé.

Al. 4 : Est obsolète et peut donc être abrogé.

Art. 27a : Dispositions transitoires relatives à la modification du 22 octobre 2008

Al. 1 : Adaptation uniquement formelle

Al. 2 : Est obsolète et peut donc être abrogé.

Al. 3 : Adaptation uniquement formelle

Al. 5 : Est obsolète et peut donc être abrogé.

Art. 27b : Dispositions transitoires relatives à la modification du ...

Cf. explications sur l'art. 3.

Annexe : Obtention et prolongation des certificats de capacité

Correspond en substance à l'annexe en vigueur. Cf. explications sur les art. 10 et 17.

Adaptations formelles liées au projet OAPC

Elles concernent les art. 4, al. 1, deuxième phrase, 6, al. 2, let. a, 9, al. 3, let. a, et 23, al. 5.

6. Ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo)

Titre, art. 1 (Objet) et 2 (Définitions)

L'OMCo inclura également à l'avenir des dispositions sur l'admission, la formation et la formation continue des animateurs de la deuxième phase de formation et des formateurs à la conduite au sein des entreprises de transport routier ainsi que sur l'exercice de leur profession par les formateurs de conduite au sein des entreprises de transport routier, et doit par conséquent être renommée (ordonnance sur les formateurs de conduite, projet OFCond) et complétée (art. 1 et 2, let. g et h).

Art. 2a (Prescriptions détaillées) et 2b (Attestation de cours)

Il est prévu de régler les formations initiales et continues d'après le modèle du projet OAPC (art. 112 en relation avec l'annexe 9 et art. 114 en relation avec l'annexe 9, ch. 9.3).

Art. 3, al. 2, let. b, 4, 5, al. 1, let. c, et 8 (Autorisation d'enseigner la conduite obligatoire, Catégories des autorisations, Conditions, Condition de l'exercice de la profession)

On procède aux modifications formelles résultant du projet OAPC.

Art. 5 (Conditions)

Al. 5 : Règle désormais expressément la condition à laquelle les moniteurs de conduite titulaires d'un diplôme professionnel étranger sont autorisés à exercer leur activité en Suisse.

Art. 7 (Brevets fédéraux)

Al. 1, deuxième phrase : Afin de clarifier l'interprétation de la définition du stage de formation visé à l'art. 2, let. f (un moniteur de conduite en stage a-t-il le droit d'enseigner seul la conduite ?), il est prévu que l'organisation du monde du travail responsable dispose d'une base explicite pour préciser la notion de surveillance. En pratique, l'Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC) a précisé la surveillance dans les directives du 2 novembre 2015 concernant les stages de formation pour le profil professionnel moniteur/trice de conduite.

Al. 1^{bis} : Afin de pouvoir s'acquitter de leur obligation de surveillance (art. 24, al. 1, OMCo), les cantons doivent savoir qui donne des cours de conduite sur leur territoire. À l'avenir, tous les futurs moniteurs de conduite devront donc aussi être annoncés à l'autorité cantonale.

Al. 2 : La loi fédérale du 13 décembre 2002 sur la formation professionnelle³⁸ et l'ordonnance du 19 novembre 2003 sur la formation professionnelle³⁹ sont déterminantes pour la formation et les examens des futurs moniteurs de conduite. Dans le projet OFCond, il est prévu en principe de ne régler plus que les caractéristiques principales de l'exercice de la profession, à l'exception de l'identification des modules et des prestataires. Celle-ci est un instrument important de la formation des moniteurs de conduite et devra donc être approuvée par l'OFROU. En revanche, les programmes-cadres d'enseignement liés à l'obtention du brevet fédéral ne sont plus en usage aujourd'hui.

Art. 8 (Condition de l'exercice de la profession)

Est adapté formellement aux nouvelles catégories P et P1. L'ajout selon lequel les moniteurs de conduite qui accompagnent des élèves conducteurs lors de courses d'apprentissage en voiture automobile ne sont pas obligés de posséder le permis de conduire correspondant depuis au moins trois ans est proposé en vertu de l'art. 25, al. 2, let. c, LCR. Cette dérogation est justifiée par leur formation approfondie.

Art. 10 (Véhicules servant aux écoles de conduite)

Modification uniquement formelle (intégration des explications/instructions de l'OFROU du 14 mai 2009 concernant les véhicules servant aux écoles de conduite).

Art. 15 (Moyens de contrôle)

Al. 2 : Tient compte du nouveau livret de formation proposé dans le projet OAPC (art. 113).

Art. 22 à 22b en relation avec l'annexe 1a, ch. 1 (Moniteurs de conduite : cours de perfectionnement)

Il est prévu que les cours de perfectionnement soient réglés d'après le modèle du projet OAPC (art. 117 à 137). Les art. 22 et 22a, al. 1 et 2, reprennent, en relation avec l'annexe 1a, ch. 1.2, l'ancien droit sans modification matérielle (art. 22, al. 1 et 2, OMCo). L'attestation de cours du droit en vigueur (art. 22, al. 3, OMCo) est désormais réglée à l'art. 22b. L'autorisation du droit en vigueur pour l'organisation de cours de perfectionnement (art. 23 OMCo) est désormais réglée à l'annexe 1a, ch. 1.3.

Art. 23a à 23i en relation avec l'annexe 1a, ch. 2 (Animateurs : admission, formation et formation continue)

L'admission, la formation et la formation continue des animateurs (jusqu'à présent réglées aux art. 64a à 64f OAC) seront à l'avenir réglées dans le projet OFCond (le projet OAPC ne prescrit plus qu'une chose : que les animateurs ont besoin d'une autorisation, cf. annexe 9, ch. 7.51). Principales modifications que l'on peut enregistrer :

- recrutement aussi parmi d'autres catégories professionnelles disposant de compétences pédagogiques (art. 23b, al. 1, let. d, et al. 2) ;
- formation : stage obligatoire d'au moins dix jours (annexe 1a, ch. 2.1611) ;

³⁸ RS 412.10

³⁹ RS 412.101

- formation continue : une journée obligatoire sur le thème « animation et formation d'adultes » (annexe 1a, ch. 2.222).

Art. 23j à 23u (Formateurs à la conduite dans les entreprises de transport routier : admission, formation, exercice de la profession, formation continue)

Une analyse des directives du 16 août 1993 concernant les cours destinés aux instructeurs des apprentis conducteurs de camions, directives qui ne correspondent plus à la pratique, et de l'art. 20 OAC a révélé qu'il faudrait régler davantage de points au niveau de l'ordonnance. Les art. 23j à 23u définissent désormais le cours d'instruction comme un module dans le contexte de la formation de moniteur de conduite :

- Conformément à un besoin pratique, les art. 23k et 23l règlent expressément les autorisations que possède le titulaire d'une autorisation de formation.
- Les art. 23m et 23n correspondent à l'art. 20, al. 1 et 2, OAC, mais tiennent compte des deux nouveaux types d'autorisations de formation. Les directives de l'OFROU concernant les cours destinés aux instructeurs ne seront plus nécessaires.
- Désormais, l'autorisation de formation n'est valable plus que cinq ans (contre six jusqu'à présent ; art. 23o, al. 1). On obtient ainsi une harmonisation avec la durée de validité du certificat de capacité selon l'OACP. Les conditions de prolongation de la validité (art. 23o, al. 2 à 4) sont également harmonisées avec les prescriptions sur le certificat de capacité (art. 16 OACP), ce qui est judicieux parce que les titulaires d'une autorisation de formation possèdent en général aussi le certificat de capacité. L'autorité cantonale n'a pas besoin de retirer l'autorisation de formation aux personnes qui ne suivent pas le cours de formation continue, puisque cette autorisation perd sa validité d'elle-même.
- Le contenu des cours d'instruction et de formation continue (art. 23p en relation avec l'annexe 1a, ch. 3.2) et les compétences à acquérir (art. 23p en relation avec l'annexe 1a, ch. 3.1) sont formulés de manière assez générale pour s'appliquer à tous les formateurs à la conduite. De cette façon, les prestataires peuvent orienter les cours concrets vers la formation d'apprentis qui suivent la formation initiale de conducteur/trice de véhicules légers ou de véhicules lourds ou vers la formation de conducteurs professionnels au sein de compagnies de bus en formulant les objectifs d'apprentissage en conséquence. À l'avenir, il sera prescrit expressément que :
 1. les cours doivent être conçus conformément aux méthodes de la formation des adultes (par ex. enseignement à visée pratique, participation active des apprenants et intégration de leurs expériences pratiques) et clos par un contrôle des résultats de l'apprentissage (annexe 1a, ch. 3.41) ;
 2. les cours de formation continue doivent tenir compte non seulement du contenu technique, mais notamment aussi du contenu méthodologique et didactique (art. 23p, al. 2).
- L'ordonnance inclut désormais (art. 23t) les conditions cadres pour les activités des formateurs à la conduite.
- L'art. 23r en relation avec l'annexe 1a, ch. 3.3, règle la reconnaissance et la surveillance des cours d'instruction et de formation continue comme celles de systèmes comparables de formation et de formation continue (par ex. formation en deux phases, certificat de capacité au sens de l'OACP).

Art. 24 (Surveillance)

Al. 1 : Cf. explications du ch. 4.9.

Al. 2 : Reprend le droit en vigueur (art. 24, al. 2, OMCo).

Al. 3 : Reprend le droit en vigueur (art. 24, al. 3, OMCo).

Al. 4 : Correspond en partie au droit en vigueur (art. 24, al. 4, OMCo). Cependant, le « contrôle de l'activité » visé à l'al. 1 est interprété dans un sens plus étroit que jusqu'à présent (cf. explications du ch. 4.9). Il ne peut plus être délégué parce qu'il s'agit d'une tâche relevant de la puissance publique.

Art. 25 (Examen de contrôle)

L'art. 25 peut être abrogé parce que son contenu est désormais réglé sans modification matérielle dans le projet OAPC (art. 141, al. 3).

Art. 27 (Retrait de l'autorisation d'enseigner la conduite pour une durée indéterminée)

Let. a, c et d : Modifications uniquement formelles

Les art. 29a à 29e contiennent les dispositions pénales pour les formateurs à la conduite (analogues aux sanctions applicables aux moniteurs de conduite).

Art. 30 (Exécution)

Let. a : Reprend le droit en vigueur (art. 30, al. 1).

Let. b : Adapte le droit en vigueur (art. 30, al. 2) à l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014.

Let. c : Cf. explications sur l'art. 150, al. 2, let. d et e, OAC au ch. 3.31.

Art. 31 (Dispositions transitoires)

Les dispositions transitoires obsolètes sont abrogées.

Art. 31a (Dispositions transitoires relatives à la modification du ...)

Règle le droit transitoire pour les titulaires d'une autorisation de formation au sens du droit en vigueur (art. 20 OAC).

7. Ordonnance sur le registre des autorisations de conduire

L'art. 5a, al. 3, fait l'objet d'une adaptation principalement formelle. Sur le fond, une nouvelle let. d^{bis} est ajoutée, puisque les autorités cantonales ont aussi besoin de données de FABER pour le contrôle de la formation continue obligatoire au sens de l'OACP.

8. Ordonnance sur le registre ADMAS

Le ch. 3 de l'art. 7, let. a est adapté formellement et un ch. 4 est ajouté pour l'autorisation de formation au sens de l'art. 23j, al. 1, let. a, de l'ordonnance sur les formateurs à la conduite.

C. Mise en œuvre

1. Conséquences pour le personnel, l'organisation, les finances et l'économie

Confédération et cantons

Afin que les nouvelles catégories de permis puissent être traitées par voie électronique, la Confédération et les cantons doivent adapter leurs systèmes informatiques, avec les charges financières et les ressources en personnel que cela implique. Ces travaux d'adaptation des systèmes fédéraux engendreront des coûts externes de quelque trois millions de francs, lesquels sont inclus dans le budget de l'OFROU. Par contre, les ressources financières et humaines nécessaires pour l'exécution des autres tâches à l'OFROU, dans les offices cantonaux de la circulation (et le Contrôle des véhicules automobiles de la Principauté de Liechtenstein) ou dans les systèmes périphériques (par ex. RIPOL) ne peuvent pas encore être chiffrées à l'heure actuelle.

Parallèlement aux adaptations des systèmes d'information, l'échange d'environ 1,2 million de permis de conduire en papier générera des charges, mais aussi des recettes financières. D'ici à l'expiration du délai de trois ans fixé pour cet échange, il faudra émettre en moyenne 1600 nouveaux permis par jour ouvré à l'échelon national. Si les cantons (notamment ceux de taille importante) devaient

augmenter leurs effectifs dans ce but, les coûts occasionnés seraient plus que compensés par l'accroissement des recettes (les frais de traitement varient de 35 à 75 francs selon les cantons).

Cantons

Les moniteurs de conduite, les animateurs et les experts de la circulation doivent obtenir de nouvelles qualifications ou suivre une formation continue pour pouvoir mettre en œuvre efficacement le nouveau concept de formation et d'examen. Cette mise à niveau devra toutefois intervenir dans le cadre des journées de formation continue déjà obligatoires pour ces groupes professionnels. L'amélioration de l'assurance qualité de la première phase de formation impliquera des coûts supplémentaires, mais les coûts engendrés pour la deuxième phase fléchiront, étant donné qu'il ne faudra plus contrôler la qualité que d'une seule journée de cours. Du point de vue des ressources humaines, la charge de travail liée à la gestion des permis d'élève conducteur diminuera, puisqu'ils ne seront en principe plus limités dans le temps. Les charges de personnel augmenteront pour les cantons dans lesquels le cours de théorie de la circulation n'était jusqu'à présent pas dispensé avec des moyens pédagogiques et didactiques multimédias et interactifs : ils devront en effet contrôler les supports de cours qui leur seront soumis pour approbation. Ce contrôle peut s'avérer plus coûteux que pour des supports de cours non multimédias et non interactifs. L'attestation d'inscription ainsi que la durée de validité des cours suivis et des examens réussis ne seront en principe plus limitées dans le temps (suppression des charges liées aux contrôles).

Le transfert aux cantons des tâches liées à la reconnaissance des cours de premiers secours et à leur assurance qualité implique pour eux des charges supplémentaires, qu'ils peuvent toutefois déléguer à l'Interassociation de sauvetage (IAS).

Élèves conducteurs

À durée et prix égaux, le cours de théorie de la circulation sera de meilleure qualité. Les élèves conducteurs auront plus de temps pour se préparer à l'examen pratique de conduite des catégories B, C1, C2, D1 et D du fait de la validité illimitée du permis d'élève conducteur (tout comme du permis d'élève conducteur pour des ensembles de véhicules si l'élève ne possède pas encore de permis de conduire pour le véhicule tracteur). La formation de base sur la technique de conduite lors de la première phase de formation (qu'ils devront suivre auprès d'un moniteur de conduite) engendrera pour eux des frais supplémentaires. Toutefois, comme cette formation leur permettra d'être mieux préparés à l'examen pratique de conduite, le risque qu'ils doivent repasser l'examen (avec les coûts que cela implique) diminue. La formation complémentaire sera également moins chère et moins longue, puisqu'il ne faudra plus suivre qu'une seule journée de cours. L'attestation d'inscription ainsi que la durée de validité des cours suivis et des examens réussis ne seront en principe plus limitées dans le temps (les candidats éviteront des répétitions inutiles).

Moniteurs de conduite

Des moyens pédagogiques et didactiques aussi réalistes que possible seront utilisés lors du cours de théorie de la circulation. L'optimisation des supports de cours existants impliquera un investissement financier et humain, mais ne devrait pas occasionner un surcoût disproportionné, étant donné que les supports de cours doivent être remaniés de temps en temps, indépendamment de la réforme proposée. Le système d'examen fondé sur les compétences et la formation de base sur la technique de conduite feront naître un besoin d'enseignement supplémentaire (dans la perspective de la préparation des examens théorique et pratique de conduite).

Animateurs

Le fait que la formation complémentaire sera réduite à une journée entraînera des pertes financières. Toutefois, la plupart des animateurs dispensant les cours de formation complémentaire sont

également moniteurs de conduite. Ils pourront donc reporter au moins une partie de leurs activités dans la première phase de formation.

2. Planification de la mise en œuvre

Pour que les nouvelles prescriptions en matière de formation et d'examen puissent être mises en pratique, il faut d'abord créer les conditions nécessaires (notamment former les formateurs et les examinateurs). Par ailleurs, avant que les nouvelles catégories de permis puissent être traitées, les systèmes informatiques de la Confédération et des cantons doivent être adaptés. Les modifications proposées devront donc entrer en vigueur de manière échelonnée (cf. ch. III).