



K163-0758

Commentaires relatifs aux modifications d'ordonnance proposées

1. Modification de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51)

Remplacement de termes

Dans l'ensemble de l'ordonnance, les termes « autorité d'immatriculation », « autorité d'admission » et « autorité » seront remplacés par une désignation unique, à savoir « autorité cantonale ». Le terme « autorité cantonale » inclut les autorités chargées des mesures administratives, lesquelles sont également confrontées aux questions d'aptitude à la conduite, tout comme les autorités d'admission/d'immatriculation.

Art. 7

Al. 1^{bis}

Cette disposition issue de l'annexe 1 OAC est transférée ici, car ladite annexe ne doit pas contenir d'autres prescriptions que les exigences médicales minimales.

Al. 3

Contrairement à l'avis aujourd'hui largement répandu dans la pratique, un examen (ciblé) par un ne suffit pas à déterminer s'il est possible de déroger aux exigences médicales minimales. Par exemple, un ophtalmologue peut certes évaluer l'acuité visuelle, mais si le titulaire du permis souffre par ailleurs d'un ralentissement de l'entendement dû à la maladie de Parkinson, seul un examen complet relevant de la médecine du trafic permettra d'évaluer l'aptitude à la conduite. Les médecins souhaitant faire passer de tels examens doivent posséder une autorisation de niveau 3 au minimum (art. 47, al. 2, let. c, projet OAC).

Si une personne ne remplit pas les exigences médicales minimales, mais qu'elle est en mesure de compenser les déficiences (par ex. acuité visuelle insuffisante), notamment en portant des lunettes ou des lentilles de contact lorsqu'elle conduit des véhicules automobiles, ses aptitudes physiques et psychiques sont considérées comme « globalement non altérées ». Dans de tels cas, l'autorité cantonale prescrit les conditions requises (art. 24d OAC).

Art. 9

Al. 1

Pour procéder à l'examen sommaire des facultés visuelles, il n'est pas nécessaire de disposer d'une autorisation en médecine du trafic. Les facultés visuelles doivent être contrôlées par un médecin habilité à exercer en libéral. Le terme « médecin » doit être adapté en conséquence. La reconnaissance de diplômes étrangers est réglée par la loi sur les professions médicales (LPMed; RS 811.11). Les diplômes étrangers d'opticien peuvent également être reconnus en Suisse.

Les opticiens diplômés sont des spécialistes en correction des amétropies. Ils sont formés pour mesurer les facultés visuelles de leurs clients et pour tester, au besoin, leur tolérance aux verres de contact. Après un examen et une analyse détaillés, ils déterminent les valeurs de correction (ordonnance pour lunettes) ou adaptent les verres de contact. Au vu de cette qualification spécifique, la reconnaissance par l'autorité cantonale, prescrite par le droit en vigueur, n'est plus nécessaire.

Il est désormais exigé que le médecin ou l'opticien exerce en Suisse. Toute personne qui a achevé une formation de médecin ou d'opticien à l'étranger et qui souhaite exercer en Suisse doit faire reconnaître son diplôme (équivalence) ou obtenir une attestation confirmant son niveau de formation (le diplôme étranger est assimilé au niveau de formation correspondant en Suisse) auprès de la Commission des professions médicales (art. 15 LPMed). Cela permet de garantir que tous les médecins et opticiens effectuant les tests sommaires de la vue chez les conducteurs de véhicules automobiles ont suivi une formation spécialisée comparable (assurance qualité).

Les deux dernières phrases figurant dans la législation en vigueur sont déplacées à l'al. 2 par souci de cohérence.

Al. 2

Le droit en vigueur prévoit en outre un examen de la vision stéréoscopique et de la motilité pupillaire pour les candidats au permis de conduire de catégorie professionnelle. Toutefois, il est possible d'y renoncer pour les raisons suivantes :

La vision stéréoscopique ne joue un rôle que pour l'observation à courte distance et elle s'étend tout au plus jusqu'à l'extrémité du capot du véhicule. Au-delà, c'est la vision en profondeur qui intervient. La vision stéréoscopique ne revêt donc pas une fonction essentielle pour la zone de circulation.

L'examen de la motilité pupillaire permet de constater un rétrécissement excessif (myosis) ou une dilatation trop importante (mydriasis) des pupilles. Avant d'obtenir un permis d'élève conducteur, un permis de conduire ou une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel, les chauffeurs professionnels seront invités par l'autorité cantonale à passer un examen auprès d'un médecin bénéficiant d'une formation spécifique (cf. art. 11a, al. 1, let. a et b, projet OAC). Cet examen permet également de déceler d'éventuels signes avant-coureurs d'une myosis ou d'une mydriasis. L'actuel al. 2, let. b, comporte donc une redondance que la présente révision vise à supprimer.

Al. 3

Il est précisé que la date de remise de la demande est déterminante.

Art. 11

Al. 2^{bis}

Le formulaire à l'annexe 3 en vigueur n'est plus adapté aux besoins actuels dans le cas où l'autorité cantonale a besoin de connaître uniquement le résultat d'un examen ophtalmologique. Il conviendra donc à l'avenir d'établir un formulaire distinct.

Al. 4

Le psychologue devra désormais posséder une autorisation de l'autorité cantonale.

Il est également précisé que la date de remise de la demande est déterminante.

Art. 11a

Les personnes habilitées à faire passer les examens sont désormais clairement définies.

Titre

A l'avenir, tout médecin possédant une autorisation pour la réalisation d'examens relevant de la médecine du trafic sera réputé « médecin-conseil » de l'autorité cantonale. Toutefois, le terme « médecin-conseil » ne sera plus utilisé dans le titre, comme à l'art. 27 du projet OAC. Par ailleurs, le terme générique « institut spécialisé » ne sera plus employé, étant peu précis.

Al. 1

Les chauffeurs professionnels doivent se faire examiner par un médecin en possession d'une autorisation de niveau 2 au minimum.

Al. 2

Les handicapés physiques et les personnes âgées de plus de 65 ans désirant obtenir un permis d'élève conducteur ou un permis de conduire de catégorie non professionnelle doivent subir un exa-

men auprès d'un médecin qui possède une autorisation de niveau 3 au minimum, car les connaissances nécessaires en médecine du trafic sont plus approfondies que celles requises pour l'examen de candidats plus jeunes ou ne présentant pas de handicap physique.

Al. 3

Jusqu'à présent, pour communiquer le résultat de l'examen à l'autorité cantonale, le médecin devait uniquement indiquer sur le formulaire (annexe 3 OAC) si la personne concernée était apte à conduire (éventuellement sous conditions) ou non. Désormais, il aura également la possibilité expresse de recommander à l'autorité cantonale de faire réaliser l'évaluation définitive par un médecin en possession d'une autorisation de niveau 3 ou 4 (formulaire en annexe 3, ch. 2, projet OAC). Cela permet de réduire le risque qu'un médecin se sente contraint de formuler à l'autorité cantonale une recommandation définitive quant à l'aptitude à la conduite bien que son impartialité soit mise à l'épreuve par une relation de longue date avec son patient ou que les résultats de son examen soient inconcluants.

Al. 4

Au moyen du formulaire en annexe 3, le médecin indique à l'autorité cantonale si la personne concernée est « apte à conduire », « apte à conduire sous conditions » ou « inapte à conduire ». Lorsque la personne est jugée « apte à conduire sous conditions », l'autorité cantonale doit savoir si le respect des conditions nécessite un contrôle médical et, le cas échéant, par quels moyens. Il est également impératif de préciser la date d'un éventuel examen de contrôle supplémentaire, afin de faire connaître clairement l'intervalle entre la remise du rapport intermédiaire et la réalisation de l'examen de contrôle supplémentaire. Premier exemple: le résultat de l'examen de contrôle supplémentaire doit être remis en même temps que le rapport intermédiaire. Deuxième exemple : le rapport intermédiaire doit être livré au bout de six mois, tandis que l'examen de contrôle supplémentaire doit intervenir après une année.

Le formulaire en annexe 3 (Résultat de l'examen médical d'évaluation de l'aptitude à la conduite, ch. 6) précisera les moyens par lesquels le médecin contrôlera le respect des conditions à l'issue du premier rapport intermédiaire/de l'examen de contrôle supplémentaire. Il n'est donc pas nécessaire de régler ce point plus avant à l'al. 4.

Un médecin-conseil est en principe lié par le secret médical et n'est pas autorisé à livrer des données médicales (rapport intermédiaire) à une autorité officielle. Sa seule obligation est d'indiquer si une personne est apte ou non à conduire. Pour pouvoir fournir plus d'informations, il doit obtenir l'accord de la personne concernée. Du point de vue du droit de la circulation routière, il y a toutefois lieu de supposer que le titulaire du permis de conduire concerné consent que ses données médicales soient communiquées, dans la mesure où il se soumet de son plein gré à la procédure prévue pour l'obtention du permis de conduire ou de l'autorisation de transport professionnel de personnes (constitution d'un rapport intermédiaire par ex.).

Al. 5

L'expression « épileptiques » est désuète. Etant donné qu'il n'existe ni de « médecin spécialisé dans le traitement de l'épilepsie » ni de « médecin spécialiste en épilepsie », cette formulation doit être modifiée.

Dans la pratique, on utilise généralement un formulaire de la Ligue Suisse contre l'Epilepsie. Le rapport du médecin doit contenir tous les éléments de celui-ci.

Art. 11a^{bis}

Dans sa teneur du 15 juin 2012, l'art. 25, al. 3, let. e, LCR prévoit que le Conseil fédéral doit définir la procédure à suivre en cas de doutes quant à l'aptitude à la conduite.

Art. 11a^{ter}

Un résultat d'examen défavorable peut avoir de graves conséquences pour un candidat à un permis d'élève conducteur, à un permis de conduire ou à une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel. Dans le pire des cas, il ne sera pas autorisé à conduire un quelconque véhicule automobile. C'est la raison pour laquelle il doit avoir la possibilité de demander un examen supplé-

mentaire par un autre médecin. La même règle s'applique en cas de désaccord avec le résultat d'un examen périodique relevant de la médecine du trafic (art. 27^{ter}, al. 1, projet OAC).

Art. 11b

Al. 1, let. a, b et c

En principe (let. a et c), lorsque l'on soupçonne une inaptitude à la conduite, il convient dans un premier temps d'ordonner un examen médical. L'expert évalue l'importance d'une maladie sur le plan de la médecine du trafic et décide de la nécessité éventuelle de procéder à des examens complémentaires spécifiques (par ex. examen par un psychologue du trafic, course de contrôle, épreuve fonctionnelle) avant de rendre un avis définitif à l'autorité cantonale quant à l'aptitude à la conduite.

Font exception à ce principe les cas (let. b) pour lesquels un problème caractériel est décelé dès le départ. La personne concernée peut alors être adressée directement à un psychologue du trafic pour examen. Celui-ci doit être agréé par l'autorité cantonale, c'est-à-dire qu'il doit avoir reçu une autorisation conformément à l'art. 52 projet OAC.

Le terme « médicale » à la let. a inclut également l'« aptitude psychique », qui était jusqu'alors réglée au mauvais endroit, en l'occurrence à la let. b.

Le terme « aptitude psychique » figurant à la let. b est repris dans la nouvelle formulation à la let. a avec l'expression « aptitude médicale ». Le terme « examen psychiatrique » à la let. b relève de la médecine et entre donc également dans le cadre de la let. a. La correction doit être apportée dans le nouveau texte.

Al. 1, let. d

Il s'agit ici uniquement d'une modification formelle fondée sur la modification du 19 décembre 2008 du Code civil suisse¹, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Ainsi, les régimes de tutelle, de curatelle du conseil légal et de curatelle pour les adultes sont remplacés par l'institution unique de la curatelle. La tutelle restera applicable pour les mineurs dans le nouveau droit. L'ancienne « interdiction » est remplacée par l'institution de la « curatelle de portée générale »².

Al. 2

Il s'agit uniquement d'une modification formelle (cf. commentaires concernant le titre de l'art. 11a projet OAC).

Art. 11c, al. 3

L'expression « d'un médecin » dans le droit en vigueur est imprécise. La nouvelle version indiquera plus clairement le type d'expertises médicales dont il est question en précisant la qualification du médecin expert (médecins en possession d'une autorisation de niveau 1 à 4). En plus des expertises, les rapports médicaux sont désormais aussi mentionnés dans les dispositions (cf. art. 11a, al. 2^{bis}, projet OAC : « rapport intermédiaire » et art. 11a, al. 5, projet OAC : « un médecin possédant un titre post-grade de neurologue établit un rapport »).

Pour que la structure linguistique de l'article soit correcte, l'expression « d'un psychologue du trafic » (expertise) sera supprimée dans le droit en vigueur. En contrepartie, mention sera faite des personnes réalisant des expertises de psychologie du trafic.

A l'avenir, l'autorité cantonale désignera les services chargés des examens en leur délivrant une autorisation correspondant au niveau de formation 1, 2, 3 ou 4 (pour la réalisation d'examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite relevant de la médecine du trafic) ou une autorisation au sens de l'art. 52 projet OAC (pour la réalisation d'examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite relevant de la psychologie du trafic). L'expression « un institut désigné par l'autorité cantonale » sera remplacée en conséquence.

¹ <http://www.admin.ch/ch/f/as/2011/725.pdf>.

² Message du 28 juin 2006 concernant la révision du code civil suisse (protection de l'adulte, droit des personnes et droit de la filiation) : <http://www.admin.ch/ch/f/ff/2006/6635.pdf>.

Les expertises et les rapports ne seront désormais reconnus que s'ils ne datent pas de plus de trois mois. La durée de reconnaissance est ainsi conforme à l'art. 11, al. 4, OAC (demande de permis d'élève conducteur déposée après l'annulation du permis de conduire à l'essai).

Art. 24b

Al. 1

Actuellement, tous les cours suivis sont enregistrés dans le système SARI (système d'administration, d'enregistrement et d'information) de l'Association des services des automobiles, raison pour laquelle certains cantons renoncent à délivrer une attestation sur le formulaire de demande prévu à l'annexe 4a. La troisième phrase proposée tient compte de cette manière d'agir. Toutefois, aujourd'hui, les cantons ne doivent pas obligatoirement renoncer à délivrer une attestation sur le formulaire de demande.

Al. 2

Conformément au droit en vigueur, le titulaire d'un permis de conduire à l'essai qui n'a pas suivi la formation complémentaire pendant la période d'essai doit rattraper ladite formation dans un délai supplémentaire de trois mois. Une fois ce délai supplémentaire échu, la formation complémentaire ne peut être rattrapée que sur décision exceptionnelle de l'Office fédéral des routes (OFROU), conformément à l'art. 150, al. 6, OAC.

L'expérience montre que ce délai supplémentaire est trop court. En outre, une prolongation de ce délai par l'OFROU n'est possible que dans des cas de rigueur absolus, c'est-à-dire si la non-participation aux cours n'est pas imputable à une faute du titulaire du permis (notamment en cas de longue maladie, de blessures graves ou de séjour d'études prolongé à l'étranger) ou si la répétition de la formation et de l'examen dessert fortement la personne concernée (par ex. connaissances linguistiques insuffisantes constituant un obstacle à la réussite de l'examen théorique). Refuser aux titulaires de permis le droit de participer ultérieurement aux cours peut ainsi avoir des conséquences très graves, en l'occurrence une exclusion prolongée de l'accès au trafic individuel motorisé et ce, même si aucune infraction n'a été commise. Cette sévérité n'est pas indispensable pour garantir la sécurité routière, car les nouveaux conducteurs ne sont pas autorisés à conduire tant qu'ils n'ont pas rattrapé la formation complémentaire. Pour les raisons évoquées précédemment, nous proposons d'allonger le délai supplémentaire « réglementaire » pour le fixer à deux ans. De cette manière, il serait possible d'éviter de nombreux cas de rigueur inutiles, sans devoir apporter des justifications parfois difficiles.

Art. 24f, al. 2, troisième phrase

A la troisième phrase, l'expression « en principe », qui est ambiguë, est remplacée par une locution plus claire, à savoir « sous réserve de l'art. 24h, al. 2, projet OAC ».

Art. 24g, al. 2

Avec l'entrée en vigueur au 1^{er} septembre 2009 de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP ; RS 741.521), la formation minimale pour les conducteurs de camions a été remplacée par l'examen pour l'obtention du certificat de capacité pour le transport de marchandises. Depuis lors, la détention du certificat de capacité est prescrite dans l'OACP. Le deuxième alinéa de l'art. 24g devient donc caduc et peut être abrogé.

Art. 24h

Les permis de conduire sont en principe valables pour une durée illimitée. Le Conseil fédéral peut toutefois prévoir des exceptions pour les personnes domiciliées à l'étranger (art. 15c, al. 1 et 2, LCR dans la teneur du 15 juin 2012). Nous proposons que le Conseil fédéral utilise cette possibilité à l'art. 24h.

Al. 1

Les chauffeurs professionnels domiciliés à l'étranger et qui conduisent des véhicules automobiles immatriculés en Suisse doivent se soumettre à un examen périodique relevant de la médecine du trafic. Sans adresse de domiciliation en Suisse, il est souvent difficile d'adresser les convocations aux examens, si bien que, dans la pratique, l'examen médical ne peut pas toujours être réalisé. Etant

donné qu'il est très important d'évaluer régulièrement l'aptitude à la conduite des chauffeurs professionnels pour garantir la sécurité routière, les cantons proposent que le permis de conduire des chauffeurs domiciliés à l'étranger soit limité dans le temps. Avec cette limitation de la durée de validité, il appartiendra désormais au chauffeur étranger de se soumettre, dans les délais impartis, à l'examen relevant de la médecine du trafic, à défaut de quoi son permis deviendra caduc.

Al. 2 et 3

Dans certains pays, les ressortissants étrangers ne peuvent pas obtenir de permis de conduire national dans le cadre d'une procédure d'échange. Ils ont simplement l'autorisation de continuer à utiliser leur permis de conduire étranger. En cas de perte ou de destruction de ce dernier, l'intéressé n'a alors plus de permis. L'attestation confirmant les autorisations de conduire délivrées en Suisse, que l'autorité d'admission de l'ancien canton de domicile est habilitée à établir, n'est souvent pas reconnue à l'étranger. En pareil cas, l'ancien canton de domicile pourra délivrer un permis de conduire de durée limitée.

Titre précédant l'art. 26 et phrase introductive de l'art. 27, al. 1

Dans sa teneur du 15 juin 2012, l'art. 25, al. 3, let. e et f, LCR autorise le Conseil fédéral à édicter des prescriptions sur la réalisation d'« enquêtes sur l'aptitude à la conduite ». Pour des raisons d'ordre formel, le terme « contrôles médicaux » est donc remplacé par « examens périodiques d'évaluation de l'aptitude à la conduite ».

Art. 27

Al. 1, let. a et b

Il s'agit uniquement de modifications de nature rédactionnelle.

Al. 1, let. c

Dans la pratique, les conducteurs de véhicules automobiles ne doivent pas seulement se faire examiner par un médecin-conseil de l'autorité cantonale après avoir été grièvement blessés lors d'un accident ou lorsqu'ils se relèvent d'une grave maladie. Cette obligation s'applique également aux conducteurs de véhicules automobiles qui souffrent de blessures graves consécutives à un accident ou d'une grave maladie. En cas d'interprétation littérale, la formulation dans le droit en vigueur (« qui ont été grièvement blessés lors d'un accident ou qui se relèvent d'une grave maladie ») peut aussi amener à penser que les conducteurs de véhicules automobiles qui souffrent de blessures graves consécutives à un accident ou d'une grave maladie ne doivent pas se soumettre à des examens périodiques d'évaluation de l'aptitude à la conduite. La let. c apporte les précisions qui s'imposent.

Al. 2

Aujourd'hui, les autorités cantonales peuvent confier les examens périodiques d'évaluation de l'aptitude à la conduite des conducteurs âgés de plus de 70 ans à des médecins-conseils (médecins officiels) ou aux médecins traitants (médecins de famille). A l'avenir, cette distinction ne sera plus déterminante. Il importera davantage que les examens de contrôle reposent sur des critères objectifs normalisés à l'échelon national et qu'ils soient exécutés par du personnel dûment formé (médecin en possession d'une autorisation de niveau 1 au minimum, cf. art. 47, al. 2, let. a en relation avec l'art. 48, al. 1, projet OAC). Afin d'éviter aux médecins de famille les conflits d'intérêts, il est prévu de créer des services spécialisés appelés à procéder à un second examen (médecins en possession d'une autorisation de niveau 3 au minimum). En cas de doutes quant à l'aptitude à la conduite de leur patient, les médecins auraient ainsi la possibilité, dans tous les cantons, d'adresser celui-ci à un service de ce type (art. 27^{bis}, al. 1, projet OAC et art. 47, al. 2, let. c, ch. 4 en relation avec l'art. 48, al. 3, projet OAC).

A l'avenir, les conducteurs qui souffrent ou ont souffert de blessures graves consécutives à un accident ou d'une grave maladie ne pourront être adressés à leur médecin traitant pour les examens périodiques d'évaluation de l'aptitude à la conduite que si celui-ci possède une autorisation de niveau 3 au minimum (art. 47, al. 2, let. c, ch. 3 en relation avec l'art. 48, al. 3, projet OAC).

Al. 3, let. a

En vertu de l'art. 15c, al. 3, LCR dans la teneur du 15 juin 2012, l'autorité cantonale pourrait limiter la durée de validité du permis de conduire de toutes les personnes dont l'aptitude à la conduite est altérée et doit donc être contrôlée plus fréquemment. Nous proposons que l'autorité cantonale ne puisse faire usage de cette prérogative que pour les personnes n'offrant pas la garantie de se soumettre de leur plein gré au rythme plus contraignant des examens.

Al. 3, let. b

Il est désormais précisé que l'autorité cantonale ne peut pas ordonner d'office « dans d'autres cas » des examens périodiques relevant de la médecine du trafic. Au contraire, la prescription d'un tel examen périodique pour toute autre raison que celle définie à l'al. 1 doit être objectivement justifiée. Exemple de cas pratique : en s'appuyant sur un avis médical (rapport intermédiaire selon annexe 3, ch. 6.1), l'autorité cantonale ordonne à un titulaire de permis âgé de plus de 70 ans de se soumettre à un nouvel examen relevant de la médecine du trafic avant le délai normal prévu par l'OAC.

Al. 4

Les formulaires sont remaniés (cf. commentaires relatifs aux annexes 2 et 2a).

Al. 5

La nouveauté est que le résultat d'un examen ophtalmologique doit être communiqué au moyen d'un formulaire figurant à l'annexe 3a, de manière à ce que toutes les personnes devant effectuer un contrôle des facultés visuelles ne soient pas obligées d'aller consulter un ophtalmologue. Par exemple, si le médecin traitant possède une autorisation cantonale pour la réalisation d'examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite, il contrôle également les facultés visuelles et consigne son évaluation dans un formulaire figurant à l'annexe 3. Toutefois, si un examen ophtalmologique s'avérait nécessaire en cas de doutes sur le diagnostic, le résultat de cet examen devrait être remis au moyen du formulaire en annexe 3a.

Al. 6

Il est précisé que l'examen médical peut être limité à certains points ou étendu à d'autres.

Les formulaires sont remaniés (cf. commentaires relatifs aux annexes 2, 2a et 3).

Al. 7

(Non modifié. Mentionné uniquement dans un souci d'exhaustivité.)

Art. 27^{bis}Al. 1

Les personnes examinées sont le plus souvent des titulaires de permis âgés de plus de 70 ans. Si un examen ne livre pas de conclusions formelles ou si le médecin ne souhaite pas annoncer lui-même la mauvaise nouvelle à un patient de longue date, il est proposé de faire passer un deuxième examen par un médecin en possession d'une autorisation de niveau 3.

Al. 2

Règle la procédure pour tous les cas ne relevant pas de l'al. 1 (titulaires de permis âgés de plus de 70 ans) si le résultat de l'examen n'est pas formel.

Al. 3

Si les procédures décrites aux al. 1 et 2 ne permettent pas de lever les doutes, l'autorité cantonale doit ordonner un examen médical chez un médecin ayant le titre de spécialiste en médecine du trafic SSML.

Al. 4 et 5

Cf. commentaires relatifs à l'art. 11a^{bis}, al. 2 et 3, projet OAC.

Art. 27^{ter}**Al. 1 et 2**

Le résultat d'un examen d'évaluation de l'aptitude à la conduite peut avoir des conséquences très graves pour le titulaire de permis concerné. Dans le pire des cas, il n'aura plus le droit de conduire des véhicules automobiles. En cas de désaccord avec le résultat d'un examen périodique d'évaluation de l'aptitude à la conduite, l'intéressé doit donc avoir la possibilité de demander à se faire examiner par un médecin justifiant d'un niveau de formation supérieur (ou de solliciter une contre-expertise).

Art. 27^{quater}**Al. 1**

Il est d'usage depuis longtemps de préserver autant que possible la mobilité des handicapés physiques. A cet effet, les autorités cantonales autorisent notamment des adaptations techniques (d'envergure) de leur véhicule. Les principes généraux du droit administratif offrent aux autorités de telles marges de manœuvre pour d'autres déficiences médicales également, mais dans la pratique, tous les cantons ne les exploitent pas. L'ordonnance doit donc faire état du droit du titulaire de permis de demander un réexamen de son cas sur la base des restrictions admises énumérées à l'al. 2, en guise d'alternative plus clémente à un retrait pur et simple de l'autorisation de conduire. Le réexamen du dossier requiert la présentation préalable d'un certificat médical favorable établi par un médecin en possession d'une autorisation de niveau 3.

Al. 2

Le cas échéant, les autorités cantonales pourront désormais inscrire sur le permis de conduire les restrictions appropriées.

Sont admises:

- des restrictions géographiques: par ex. à un parcours ou à un périmètre donné;
- des restrictions temporelles: par ex. interdiction de conduire la nuit;
- la restriction à certains types de routes: par ex. conduite uniquement sur les routes principales ou secondaires (interdiction de circuler sur l'autoroute);
- la restriction à certains types de véhicules: par ex. conduite uniquement de véhicules dont la vitesse maximale est inférieure ou égale à 45 km/h de par leur construction;
- la restriction à certains véhicules adaptés ou équipés de manière individuelle: par ex. autorisation de conduire uniquement un véhicule équipé d'une boîte automatique, d'une caméra de recul, d'un assistant au freinage.

Titre précédant l'art. 28

Le chiffre 131 est complété par des dispositions relatives aux examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite conformément à l'art. 15d, al. 1, LCR dans la teneur du 15 juin 2012.

Art. 29, al. 1

Le droit en vigueur prévoit non seulement qu'il est possible d'ordonner une course de contrôle en cas de doutes sur les aptitudes physiques ou psychiques d'un titulaire de permis, mais aussi qu'elle constitue un moyen adéquat pour déterminer si un titulaire de permis connaît et peut appliquer les règles de la circulation (par ex. en cas de demande d'échange d'un permis de conduire étranger [art. 42, al. 3^{bis}, OAC]).

Dans sa teneur du 15 juin 2012, l'art. 14 LCR comporte une définition de l'aptitude à la conduite (al. 2) et des qualifications nécessaires à la conduite (al. 3). Continuer à mentionner exclusivement l'« aptitude » pourrait entraîner (à tort) l'interprétation suivante: une course de contrôle ne peut être ordonnée qu'en cas de doutes sur l'aptitude à la conduite.

Il convient de profiter de l'occasion pour exprimer clairement:

- que les courses de contrôle en question sont ordonnées par l'autorité cantonale et réalisées sous la direction d'un expert de la circulation, et
- dans quelles conditions l'autorité cantonale est autorisée à ordonner une course de contrôle supervisée par un médecin.

Art. 29a

Al. 1, let. a et b

L'art. 29a précise l'art. 15d, al. 1, LCR dans la teneur du 15 juin 2012.

Les éléments ci-après notamment peuvent expliquer les doutes sur l'aptitude à la conduite:

- conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcool dans le sang de 1,6 pour mille ou plus;
- conduite sous l'emprise de stupéfiants qui altèrent fortement la capacité de conduire ou présentent un potentiel de dépendance élevé;
- infractions aux règles de la circulation routière dénotant un manque d'égards envers les autres usagers de la route;
- communications d'un office AI ou d'un médecin sur des déficiences physiques ou psychiques qui entravent l'aptitude à la conduite.

Pour ce qui est du premier motif mentionné ci-dessus:

L'art. 15d, al. 1, LCR dans la teneur du 15 juin 2012 prescrit la réalisation d'un examen d'évaluation de l'aptitude à la conduite si cette dernière soulève des doutes parce que la personne concernée a conduit en état d'ébriété avec un taux d'alcool dans le sang de 1,6 pour mille ou plus. Puisqu'une expertise doit toujours être faite dans ces cas, les milieux spécialisés proposent que les examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite ne puissent être effectuées que par des médecins qui possèdent une autorisation de niveau 4 (art. 29a, al. 1, let. a, projet OAC).

La Société suisse de médecine légale (SSML) a confirmé à l'OFROU par écrit qu'il y aurait suffisamment de médecins en possession d'une autorisation de niveau 4 à partir du 1^{er} janvier 2014. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir une réglementation provisoire.

Al. 2

L'alinéa établit la procédure applicable lorsque les doutes sur l'aptitude à la conduite sont imputables à des questions relevant à la fois de la médecine du trafic et de la psychologie du trafic.

Art. 29b

Les autorités cantonales ne sont pas autorisées à entrer en matière sur les indications fournies de façon anonyme (al. 1). Lorsque des personnes fournissent leur identité et, ainsi, répondent de leur communication, celle-ci paraît crédible. Puisque seules des personnes aptes à la conduite devraient prendre part à la circulation routière (art. 14, al. 1 et 2, LCR), l'autorité cantonale doit obtenir des éclaircissements sur l'aptitude à la conduite. C'est pourquoi elle doit ordonner, si elle ne peut pas disposer d'un rapport du médecin traitant, la réalisation d'un examen relevant de la médecine du trafic par un médecin en possession de l'autorisation prescrite conformément à l'art. 47, al. 2, projet OAC.

Art. 42, al. 2

L'alinéa précise la pratique actuelle :

Conformément au droit en vigueur, le permis de conduire étranger national ou international donne à son titulaire le droit de conduire en Suisse toutes les catégories de véhicules automobiles pour lesquelles le permis est établi. Dans la pratique, cette formulation peut se révéler problématique en particulier dans le cas où, par exemple, un permis de conduire étranger est émis seulement pour la catégorie B, mais que cette dernière inclut dans le droit étranger des autorisations de conduire supplémentaires (par ex. motocycles de la sous-catégorie A1). Or, lors d'un contrôle de la circulation, on ne saurait exiger de la police qu'elle connaisse toutes les autorisations de conduire implicitement octroyées au détenteur du permis en vertu du droit du pays émetteur. C'est pourquoi il convient de préciser que seules les autorisations de conduire mentionnées expressément (ou par un code harmonisé

au sein de l'UE) sur le permis de conduire étranger sont reconnues pour la conduite d'un véhicule automobile en Suisse.

Art. 47

L'art. 25, al. 3, let. f, LCR dans la teneur du 15 juin 2012 exige du Conseil fédéral qu'il impose des exigences minimales aux personnes qui réalisent les examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite.

Al. 1

A l'avenir, les examens relevant de la médecine du trafic effectués en vue de déterminer l'aptitude à la conduite ne pourront plus être réalisés que par des médecins ayant obtenu, après avoir suivi un perfectionnement spécifique, une autorisation en ce sens de l'autorité cantonale. Le perfectionnement mentionné est structuré en modules, ce qui signifie que le médecin doit posséder l'autorisation du niveau inférieur pour obtenir l'autorisation du niveau supérieur (cf. art. 48, al. 2, let. a, et art. 48, al. 3, let. a, projet OAC). Inversement, un médecin qui est titulaire d'une autorisation d'un niveau supérieur peut procéder à tous les examens qui requièrent une autorisation de niveau inférieur.

Al. 2, let. a

Les médecins qui possèdent une autorisation de niveau 1 doivent être autorisés à réaliser les examens périodiques relevant de la médecine du trafic concernant les titulaires de permis âgés de plus de 70 ans. Grâce à leur formation professionnelle et à leur formation postgraduée (art. 48, al. 1, let. a, projet OAC), ces médecins sont en mesure de diagnostiquer des maladies éventuelles. Ils doivent en outre décider si ces dernières entravent l'aptitude à conduire un véhicule automobile de manière sûre. Ils peuvent acquérir le savoir spécifique nécessaire en matière de médecine du trafic (en particulier connaissance des défaillances pertinentes du point de vue de la circulation chez les conducteurs de plus de 70 ans, capacité d'évaluer l'aptitude à la conduite sur la base des exigences minimales imposées au « premier groupe » selon l'annexe 1 du projet OAC, connaissance des procédures administratives les plus importantes et de la manière de remplir correctement les formulaires d'examen figurant aux annexes 2 et 3) dans le cadre d'une formation approfondie ciblée dispensée sur un jour environ (art. 48, al. 1, let. b, projet OAC).

Al. 2, let. b

Les médecins qui possèdent une autorisation de niveau 2 doivent être autorisés à procéder au premier examen de candidats à un permis d'élève conducteur ou à un permis de conduire de catégorie professionnelle (car, minibus, taxi, poids lourd) ainsi qu'aux examens périodiques relevant de la médecine du trafic concernant les titulaires de ces catégories de permis. C'est pourquoi ils doivent disposer au moins de solides connaissances sur les bases juridiques concernées³ et de connaissances de base approfondies en médecine du trafic⁴. Ils peuvent acquérir ce savoir dans le cadre d'une formation approfondie dispensée sur deux jours environ (art. 48, al. 2, let. b, projet OAC).

Al. 2, let. c

Les médecins qui possèdent une autorisation de niveau 3 doivent réaliser en premier des examens relevant de la médecine du trafic certes simples, mais qui requièrent déjà une véritable expertise. Ils doivent en outre intervenir en deuxième recours lorsque les examens réalisés par des médecins d'un niveau de formation inférieur n'ont pas fourni de résultat univoque ou que ceux-ci souhaitent confirmer leur résultat auprès d'une autorité supérieure.

Al. 2, let. d

Les médecins qui possèdent une autorisation de niveau 4 doivent éclaircir des questions complexes relevant de la médecine du trafic (par ex. perte de conscience confuse ayant entraîné un accident ou premier diagnostic peu clair d'un médecin titulaire d'une autorisation de niveau inférieur). Ils doivent

³ Il s'agit de connaître en particulier les exigences médicales minimales imposées au « deuxième groupe » selon l'annexe 1 du projet OAC, les procédures administratives les plus importantes et la manière de remplir correctement les formulaires d'examen figurant aux annexes 2a et 3.

⁴ Il s'agit en particulier de savoir évaluer l'aptitude à la conduite sur la base des exigences médicales minimales imposées au « deuxième groupe » selon l'annexe 1 du projet OAC, identifier une consommation problématique d'alcool, celle de drogues ou de médicaments interdits ainsi que de connaître les indicateurs pour des investigations supplémentaires.

par conséquent être en mesure de prendre en charge toutes les investigations en matière de médecine du trafic : examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite et de la capacité à conduire ; examens supplémentaires comme les courses de contrôle ; expertises complémentaires de médecine du trafic, en deuxième ou en dernier recours.

La formulation « l'ensemble des examens et des expertises relevant de la médecine du trafic » inclut les examens effectués après qu'un premier examen de la part d'un médecin en possession d'une autorisation de niveau 3 n'a pas fourni de résultats probants.

Pour cette raison, l'autorisation de niveau 4 doit être réservée aux médecins qui possèdent le titre de spécialiste en médecine du trafic SSML (art. 48, al. 4, projet OAC). Les connaissances et les aptitudes nécessaires à cette fin présupposent l'obtention d'un titre de médecin spécialiste dans l'une des branches déterminantes pour la médecine du trafic (notamment la médecine légale, la médecine interne, la médecine générale, la psychiatrie et la psychothérapie, la médecine du travail, la neurologie, ou celle de médecin praticien FMH) ainsi qu'une formation théorique et pratique supplémentaire. Les bases théoriques sont transmises au moyen de quatre modules de formation, qui durent chacun entre un jour et un jour et demi. Quant au savoir-faire pratique, il s'acquiert dans le cadre d'une activité de deux ans au sein d'une institution active en médecine du trafic. Le titre de « Spécialiste en médecine du trafic SSML » est délivré après réussite d'un examen reconnu.

Al. 3

L'alinéa prévoit une exception à l'obligation de posséder une autorisation.

Art. 48

Al. 1 à 4

Cf. les commentaires relatifs à l'art. 47, al. 2.

Al. 5

La formulation d'une réserve relative à l'approbation obligatoire de l'OFROU garantit que celui-ci pourra déterminer, en cas de modification par la SSML des modules de la formation approfondie en médecine du trafic pour les médecins de famille et les médecins-conseils, s'il convient toujours d'exiger que ceux-ci soient suivis avant d'octroyer une autorisation des niveaux de formation 1 à 3. Le niveau de formation 4 peut être exclu de cette réserve, puisque les titulaires de l'autorisation correspondante ont acquis le titre de spécialiste en médecine du trafic SSML.

Art. 49

Al. 1

L'alinéa règle les compétences pour l'octroi des autorisations. La réglementation proposée correspond à celle appliquée aux personnes domiciliées à l'étranger lors de l'octroi d'une autorisation d'enseigner la conduite : conformément à l'art. 6, al. 2, de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo ; RS 741.522), l'autorisation d'enseigner la conduite est accordée par le canton dans lequel ces personnes travaillent le plus souvent.

Al. 2

La limitation de la durée de validité des autorisations vise à garantir que leurs titulaires actualisent leurs connaissances en suivant régulièrement des cours de perfectionnement (art. 50 projet OAC).

Puisque l'autorisation est valable dans toute la Suisse, les médecins n'ont pas besoin de demander une nouvelle autorisation s'ils souhaitent procéder, dans un autre canton, à des examens relevant de la médecine du trafic en vue de déterminer l'aptitude à la conduite.

Art. 50

L'article définit quels perfectionnements doivent être suivis pour que soit prolongée la durée de validité de l'autorisation permettant de réaliser des examens relevant de la médecine du trafic en vue de déterminer l'aptitude à la conduite.

Art. 51

La limite d'âge de 70 ans est proposée à la demande expresse des autorités cantonales.

Art. 52

L'art. 25, al. 3, let. f, LCR dans la teneur du 15 juin 2012 exige du Conseil fédéral qu'il impose des exigences minimales aux personnes qui réalisent les examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite.

Al. 1

A l'avenir, les psychologues désirant effectuer des examens relevant de la psychologie du trafic en vue de déterminer l'aptitude à la conduite devront eux aussi être en possession d'une autorisation en ce sens.

Al. 2

Afin de garantir une haute qualité des examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite, il convient de ne délivrer l'autorisation d'effectuer celles-ci qu'aux psychologues du trafic qui remplissent les conditions énumérées à cet alinéa.

Art. 53**Al. 1**

L'alinéa règle les compétences pour l'octroi des autorisations. La réglementation proposée correspond à celle appliquée aux personnes domiciliées à l'étranger lors de l'octroi d'une autorisation d'enseigner la conduite : conformément à l'art. 6, al. 2, OMCo, l'autorisation d'enseigner la conduite est accordée par le canton dans lequel ces personnes travaillent le plus souvent.

Al. 2

La limitation de la durée de validité des autorisations vise à garantir que leurs titulaires actualisent leurs connaissances en suivant régulièrement des cours de perfectionnement (cf. art. 53 projet OAC).

Puisque les autorisations sont valables dans toute la Suisse, les psychologues du trafic n'ont pas besoin de demander une nouvelle autorisation s'ils souhaitent procéder, dans un autre canton, à des examens relevant de la psychologie du trafic en vue de déterminer l'aptitude à la conduite.

Art. 54

L'article définit quels perfectionnements doivent être suivis pour que soit prolongée la durée de validité de l'autorisation permettant de réaliser des examens relevant de la psychologie du trafic en vue de déterminer l'aptitude à la conduite.

Le fait d'autoriser également des perfectionnements reconnus comme équivalents par la SPPC revient à considérer la psychologie du trafic comme une science relativement dynamique. Certes, la FSP et la SPPC progressent en même temps pour ce qui est du contenu des prescriptions sur le perfectionnement. En réalité, la FSP reprend les prescriptions de la SPPC, qui agit pour sa part en se fondant davantage sur les besoins actuels du marché (par ex. exigences des autorités, dernières découvertes scientifiques, situation économique). Cependant, l'adaptation en conséquence du cursus de formation pour l'obtention du titre de « Psychologue spécialiste en psychologie de la circulation FSP » est très longue et plutôt délicate sur le plan formel, raison pour laquelle elle ne peut être réalisée que dans des délais rallongés.

Art. 55

La limite d'âge de 70 ans est proposée à la demande expresse des autorités cantonales.

Art. 56

Les autorités cantonales sont responsables de l'assurance qualité des perfectionnements. Elles peuvent déléguer l'exécution de cette tâche à des tiers, comme elles le font déjà pour la formation en deux phases, les cours de perfectionnement pour les moniteurs de conduite, le perfectionnement des chauffeurs et celui relatif aux marchandises dangereuses. C'est l'Association des services des automobiles (asa) qui a été chargée de cette mission.

Art. 151i**Al. 1**

L'alinéa est une disposition transitoire applicable aux personnes qui ne sont pas encore titulaires d'un permis d'élève conducteur ou d'un permis de conduire.

Al. 2

L'alinéa est une disposition transitoire applicable aux personnes déjà titulaires d'un permis de conduire pour les transports non professionnels et qui demandent d'autres autorisations de conduire. Dans le cas où elles désirent obtenir une catégorie de permis pour les transports professionnels ou une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel, elles devront répondre aux nouvelles exigences médicales minimales si elles déposent leur demande le 1^{er} janvier 2014 ou à compter de cette date. Cette règle se justifie en raison de la responsabilité considérable assumée par les conducteurs professionnels. Par contre, dans le cas où ces personnes désirent obtenir une catégorie de permis supplémentaire pour des transports non professionnels, elles devront satisfaire les mêmes exigences médicales minimales que jusqu'à présent, et ce quelle que soit la date de dépôt de leur demande.

Al. 3

Les exigences médicales minimales doivent continuer à être satisfaites après l'obtention d'un permis d'élève conducteur, d'un permis de conduire ou d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel. L'al. 3 est une disposition transitoire applicable aux personnes qui sont déjà titulaires d'un permis ou d'une autorisation de conduire et qui ne demandent pas d'autorisation de conduire supplémentaire. Dans ce cas, l'autorité cantonale peut découvrir de deux manières que les exigences médicales minimales ne sont plus remplies : pour les conducteurs soumis à l'examen relevant de la médecine du trafic selon l'art. 27 projet OAC, elle se fonde sur le rapport d'examen ; s'agissant des autres conducteurs, lorsqu'elle est informée d'une infraction commise aux prescriptions en matière de circulation routière, elle ordonne sur cette base un examen d'évaluation de l'aptitude à la conduite.

L'al. 3 vise à empêcher notamment que des personnes qui conduisent à titre professionnel, éventuellement depuis des années, voient leur existence menacée par la nouvelle réglementation (cas de rigueur). C'est pourquoi les conducteurs qui ne répondent pas aux exigences plus strictes du nouveau droit, mais qui sont considérés comme aptes à conduire en vertu des dispositions en vigueur doivent pouvoir conserver leur autorisation de conduire.

La sécurité routière n'en sera pas compromise, étant donné que l'autorité cantonale ne peut laisser le permis de conduire que dans la mesure où aucune infraction aux règles de la circulation routière imputable au non-respect des exigences minimales plus strictes ne lui est signalée.

Al. 4

Le délai valable pour la reconnaissance des expertises et des rapports d'un médecin ou d'un psychologue du trafic en vertu du droit en vigueur (art. 11c, al. 3) est raccourci (art. 11c, al. 3, projet OAC). La disposition transitoire garantit que les expertises et les rapports réalisés sous le droit en vigueur resteront valables pendant une année.

Al. 5

L'alinéa est une disposition transitoire applicable aux médecins qui réalisaient déjà des examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite avant l'entrée en vigueur de la modification proposée, mais qui devront à l'avenir posséder une autorisation (du niveau 1, 2, 3 ou 4) à cette fin.

Al. 6

Les psychologues du trafic déjà autorisés à effectuer et à signer des expertises de façon autonome au moment de l'entrée en vigueur de la modification proposée n'auront pas besoin de qualification supplémentaire pour obtenir l'autorisation visée à l'art. 52 projet OAC.

Al. 7

L'alinéa est une disposition transitoire applicable aux psychologues du trafic qui, au moment de l'entrée en vigueur de la modification proposée, étaient déjà autorisés à effectuer des expertises de façon autonome, mais pas à les signer seuls en raison de leur niveau de formation, nécessitant la supervision d'un psychologue du trafic expérimenté.

Annexe 1Remarques générales:

La division actuelle en trois groupes doit être abandonnée en faveur de la classification en deux groupes d'usage dans l'UE. A cette occasion, il convient également d'adapter la nomenclature et la systématique aux normes actuelles des sciences médicales et de tenir compte plus fortement de l'importance que revêtent les différentes maladies sur le plan de la médecine du trafic. C'est la raison pour laquelle les maladies neurologiques et les troubles psychiques constituent désormais deux catégories distinctes (auparavant, ils étaient regroupés sous « Système nerveux »). La consommation de stupéfiants et les troubles des fonctions cérébrales d'origine organique sont détaillés. Les maladies de la « cage thoracique et de la colonne vertébrale » et des « membres » sont dorénavant rassemblées sous une seule rubrique (« maladies de la colonne vertébrale et de l'appareil locomoteur »). Les maladies des organes respiratoires et abdominaux sont elles aussi regroupées. Les maladies du métabolisme sont répertoriées sous un chiffre séparé en raison de la grande importance du diabète en médecine du trafic. Les exigences minimales quant à la taille sont abrogées. Elles ne sont plus nécessaires aujourd'hui en raison des diverses possibilités d'adaptation des véhicules.

Facultés visuelles et ouïe:a) Facultés visuelles

Les principales nouveautés concernent les facultés visuelles. Les valeurs de l'acuité visuelle et la délimitation du champ visuel doivent être déterminées sur la base des exigences en vigueur dans l'UE, ce qui entraînera un allègement des exigences minimales valables en Suisse. En effet, pour un grand nombre de conducteurs de véhicules automobiles qui passent quotidiennement la frontière de notre pays en provenance de l'UE, aucune raison ne justifierait l'application d'exigences plus sévères en Suisse. Le droit suisse est néanmoins plus sévère que le droit européen dans deux cas. Le premier cas concerne les exigences minimales imposées au premier groupe (catégories de permis non professionnels) : une acuité visuelle de 0,8 est prescrite pour les personnes atteintes d'une vision monoculaire, alors que la directive 2009/113/CE prévoit 0,5. Les spécialistes en médecine du trafic proposent de fixer à l'avenir une valeur minimale à 0,6. Le second cas concerne les exigences minimales imposées aux conducteurs professionnels de véhicules automobiles : conformément à la directive 2009/113/CE, l'acuité visuelle minimale doit atteindre 0,8 pour l'œil le plus performant et 0,1 pour l'autre œil. Vu la responsabilité considérable des conducteurs professionnels, il convient d'imposer en Suisse une valeur minimale de 0,5 pour l'œil le moins performant.

Les expériences réalisées en médecine du trafic montrent que les valeurs proposées pour le premier groupe en matière d'acuité des deux yeux (0,5 / 0,2) ou en matière d'acuité visuelle des personnes atteintes d'une vision monoculaire (0,6) sont trop faibles. En outre, en cas de contrôle peu rigoureux de l'acuité visuelle, des valeurs encore plus faibles risquent d'être tolérées. Pour éviter cette situation, un ophtalmologue devra être consulté si un premier examen de l'acuité visuelle avec ou sans recours à des correcteurs de vue révèle que celle-ci est inférieure à 0,7 / 0,2 ou à 0,8 dans le cas d'une personne atteinte d'une vision monoculaire. La même règle est appliquée en Allemagne, par exemple.

b) Ouïe

Les sourds atteints d'une vision monoculaire ne sont plus soumis à l'interdiction de conduire. Certes, ils enregistrent les informations seulement au moyen d'un œil. Cependant, les personnes concernées y sont habituées, même sur la route.

S'agissant du second groupe, il n'est désormais plus exigé que le conducteur réponde aux exigences minimales sans appareil auditif. Autrefois, le port d'un appareil auditif n'était souvent pas recommandé pour les conducteurs de poids lourds. En effet, les appareils disponibles sur le marché ne permettaient pas de distinguer le bruit ambiant du bruit produit par le véhicule. Les bruits de fond désa-

gréables étaient par conséquent accentués lors de la conduite, ce qui avait pour effet d'irriter les conducteurs malentendants sans pour autant améliorer la sécurité routière. Les appareils auditifs en vente aujourd'hui sont très performants. Il n'y a donc plus de raison de déterminer si les exigences sont respectées avec ou sans appareil auditif. Ce qui est déterminant, c'est que les personnes concernées répondent aux exigences en matière d'ouïe.

Annexes 2 et 2a

A la demande des autorités cantonales et de spécialistes en médecine du trafic, il y aura désormais deux formulaires séparés : l'un pour le premier groupe (catégories de permis non professionnels) et l'autre pour le second groupe (catégories de permis professionnels). Cette solution permettra aux personnes devant se soumettre à un examen de mieux comprendre quelles exigences médicales elles doivent satisfaire. Les rapports d'examen négatifs recevront ainsi un meilleur accueil.

Annexe 3

Devenu désuet, le modèle de formulaire actuel ne permet plus, dans la pratique, d'atteindre le but visé. C'est pourquoi les autorités cantonales ont créé leurs propres formulaires. Cette situation est insatisfaisante, car elle donne lieu à des inégalités de droits et, partant, à une incertitude sur le plan juridique. Le nouveau modèle proposé vise à résoudre ce problème.

Rapports médicaux fournis en pièces jointes : cf. commentaires relatifs à l'art. 11a, al. 2^{bis}, projet OAC.

Annexe 3a

A la demande des autorités cantonales et des spécialistes en médecine du trafic, il faudra disposer à l'avenir d'un formulaire séparé dans le cas où seul le résultat de l'examen ophtalmologique devra être communiqué. Le modèle actuel n'est pas approprié selon les milieux spécialisés, puisque d'autres diagnostics d'examen y sont saisis en plus.

Le résultat d'un contrôle de la vue réalisé dans le cadre d'un examen relevant de la médecine du trafic pourra aussi être communiqué à l'avenir à l'autorité cantonale au moyen du formulaire de l'annexe 3.

Annexe 4

Les modifications rendues nécessaires par la mise à jour de l'annexe 1 sont apportées.

Ch. 5.5

La partie du formulaire présentant le résultat du test sommaire de la vue doit être adaptée conformément aux modifications proposées à l'art. 9, al. 2, projet OAC. En outre, il convient d'indiquer explicitement qu'un examen ophtalmologique est requis si le test sommaire de la vue révèle que les exigences minimales en matière de facultés visuelles ne sont pas satisfaites. Le résultat de l'examen ophtalmologique sera communiqué à l'autorité cantonale à l'aide du formulaire de l'annexe 3a du projet OAC (art. 11b, al. 2^{bis}, projet OAC). Par la même occasion, le ch. 5.5 est entièrement remodelé afin de faciliter la saisie des données.

Ch. 6

Cf. les commentaires relatifs à l'art. 11b, al. 1, let. d, projet OAC.

Sanction prévue

Adaptation aux modifications apportées à l'art. 97 LCR.

Annexe 12, ch. V

Les motocycles dont la vitesse maximale excède 30 km/h doivent être équipés d'un siège pour le conducteur (art. 119, let. h, en relation avec l'art. 144, al. 7, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ; RS 741.41). La modification proposée garantit que l'examen pratique pour l'obtention d'un permis de la sous-catégorie A1 soit passé avec un « vrai » motocycle (et non pas avec un gyropode, avec une trottinette munie d'un moteur à essence ou électrique ou avec tout autre véhicule similaire).

2. Modification de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)

Art. 2

Al. 4

L'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs qui effectuent des transports de personnes à titre professionnel est maintenant régie à l'art. 2a, al. 1, let. b. L'al. 4 peut par conséquent être abrogé.

Al. 5

L'al. 5 peut être abrogé puisque l'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs qui effectuent des trajets relevant du transport de voyageurs soumis à concession ou du transport de voyageurs international autorisé est maintenant édictée à l'art. 2a, al. 1, let. a.

Art. 2a

Al. 1

En vertu de l'art. 31, al. 2^{bis}, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01)⁵, le Conseil fédéral peut interdire à certaines personnes de conduire sous l'influence de l'alcool. Il a fait usage de cette possibilité en édictant l'al. 1.

Le caractère professionnel des transports de personnes selon la let. b se définit conformément à l'art. 3, al. 1^{bis}, de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS 822.222).

Al. 2

Conformément à l'art. 31, al. 2^{ter}, LCR⁶, le Conseil fédéral détermine ici le taux d'alcool dans le sang à partir duquel la conduite sous l'influence de l'alcool est avérée. L'étendue de mesure possible pour les éthylotests est de 0,05 à 3,00 pour mille (annexe 1, ch. 1, de l'ordonnance du DFJP sur les instruments de mesure d'alcool dans l'air expiré [OIAA ; RS 941.210.4]). L'établissement de la limite de 0,10 pour mille doit permettre non seulement d'empêcher une consommation d'alcool « jusqu'à une certaine limite », mais aussi de qualifier analytiquement sans réserve les valeurs mesurées et, par exemple, d'éviter que la consommation de fruits fermentés entraîne déjà un dépassement de la valeur admise.

Art. 30

L'art. 41, al. 1, LCR et l'art. 39, al. 2, OCR définissent quand les dispositifs d'éclairage des véhicules en marche doivent être allumés. L'art. 30 précise quant à lui quels feux doivent alors être utilisés. Il règle aussi les exceptions.

Al. 1

En principe, les feux de croisement doivent être allumés lors de trajets effectués entre la tombée de la nuit et la levée du jour, en cas de mauvaise visibilité et dans les tunnels. Dans le cas de véhicules automobiles dépourvus de feux de croisement ou de véhicules pour lesquels ces derniers ne sont pas nécessaires (par ex. art. 120, let. c, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV ; RS 741.41]), il convient d'utiliser les feux prescrits. Il peut s'agir de feux de position ou d'autres feux qui ne sont pas désignés de manière plus précise (par ex. art. 216, al. 1, OETV).

⁵ Teneur du 15 juin 2012 (RO 2012 6299).

⁶ Teneur du 15 juin 2012 (RO 2012 6300).

Al. 2

Cette disposition doit permettre la mise en œuvre de la nouvelle obligation de conduire avec les phares allumés pendant la journée. Elle s'applique seulement aux véhicules automobiles et aux motocycles, dont les feux de croisement ou les feux de circulation diurne doivent être allumés pendant la journée. Elle ne vaut pas pour les véhicules automobiles et les motocycles immatriculés pour la première fois avant 1970 ni pour les autres catégories de véhicules.

Al. 3

Le droit en vigueur prévoit déjà qu'il faut renoncer si possible aux feux de route dans les localités. La nouvelle disposition propose d'y renoncer complètement.

Pour ce qui est du croisement avec d'autres usagers de la route ou avec des chemins de fer, le nouveau droit indique uniquement qu'il convient de passer à temps des feux de route aux feux de croisement. On a par contre renoncé à y préciser le moment opportun au moyen d'une distance en mètres, d'une part parce que les distances sont très difficiles à évaluer pour les usagers de la route, d'autre part car elles dépendent beaucoup des circonstances concrètes. Il n'y a pas lieu de mentionner expressément le cas où le conducteur d'un véhicule venant en sens inverse demande le passage aux feux de croisement en allumant et en éteignant ses propres feux de route ; ce comportement peut toutefois indiquer que l'obligation de passer aux feux de croisement n'a pas été observée à temps.

Al. 4

Les feux de brouillard avant et arrière doivent pouvoir continuer à être utilisés dans la même mesure que jusqu'à présent. Toutefois, le nouvel alinéa n'indique plus une visibilité maximale en mètres : il se limite à indiquer que celle-ci doit être considérablement réduite par la présence de brouillard, etc.

Al. 5

Il est proposé de lever l'obligation de passer aux feux de position en cas d'arrêt prolongé, car les véhicules ne sont tous pas munis de feux de ce type.

Art. 31Al. 1

Il ressort de la LCR qu'il ne faut éclairer les véhicules stationnés qu'en dehors des places de parc et si les conditions d'éclairage sont insuffisantes, et que cette obligation ne vaut pas pour les véhicules à voie unique non motorisés.

L'alinéa propose qu'il soit désormais suffisant, pour tous les véhicules automobiles parqués, d'enclencher les feux de stationnement du côté du trafic à la place des feux de position. En outre, il mentionne les véhicules dépourvus de feux de position ou de feux de stationnement (par ex. voitures automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h, voitures à bras équipées d'un moteur), pour lesquels il convient d'utiliser les feux prescrits à l'art. 30, al. 1, OCR.

Al. 2

Il est proposé de ne plus imposer d'éclairage en localité pour les véhicules (automobiles) à voie unique, s'ils sont munis de catadioptrés.

Art. 32Al. 1

L'alinéa énonce l'exception au principe selon lequel il faut éclairer les remorques et les véhicules remorqués en même temps que le véhicule tracteur. Cette exception s'applique lorsque les feux de circulation diurne de ce dernier sont allumés.

Al. 2

La règle en vigueur pour les lampes de travail, selon laquelle leur utilisation n'est admise que pendant le temps nécessaire à l'exécution des travaux, est maintenant appliquée aussi aux feux orientables.

Art. 39, al. 2

Il est proposé de n'inscrire dans cette disposition que l'obligation d'allumer les feux dans les tunnels. C'est l'art. 30 OCR qui définit les feux qu'il convient d'allumer.

Art. 50, al. 3

Depuis le 1^{er} janvier 2013, une limite d'âge pour la circulation à vélo est imposée seulement sur les routes principales, et non plus sur les routes secondaires. Puisque les engins assimilés à des véhicules sont interdits sur la chaussée des routes principales, il est possible de renoncer complètement à fixer une limite d'âge pour leur utilisation.

3. Modification de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite (OMCo ; RS 741.522)

Art. 2, let. f

La let. f en vigueur contredit la loi sur la formation professionnelle. En vertu de cette dernière, il n'est permis ni de reconnaître les écoles professionnelles, ni d'imposer leur fréquentation. La formation ne peut être réglée que par l'examen final et les modules requis pour passer ce dernier. C'est pourquoi les organisations du monde du travail doivent se limiter à reconnaître les prestataires de modules.

Art. 5 et 7, al. 1

Il convient maintenant de créer, en plus du brevet de moniteur de conduite existant, les brevets de moniteur de conduite de motorcycle (accomplissement du module A) et de moniteur de conduite de camion (accomplissement du module C). Le brevet de moniteur de conduite doit par conséquent être rebaptisé brevet de « moniteur d'auto-école ».

Art. 18, 19 et 20

Dorénavant, la constatation de la violation de l'interdiction de consommer de l'alcool pour les moniteurs de conduite sera réglée uniquement dans l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013). Il convient par conséquent d'abroger les art. 19 et 20. Quant à l'art. 18, il renvoie aux dispositions de l'OCCR applicables sans émettre de réserves.

Annexe 1

Les compétences relatives au module B4 sont adaptées aux modifications en matière de reconnaissance des modules apportées par les organisations du monde du travail.

4. Modification de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR ; 741.621)

Art. 10, al. 2

Cette disposition peut être abrogée, puisque l'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs qui effectuent des transports de marchandises dangereuses est maintenant énoncée à l'art. 2a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11).

5. Modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

Par souci de cohérence, la disposition relative à l'équipement technique des véhicules routiers qui figurait dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (art. 30, al. 4, OCR ; RS 741.11) a été transférée dans l'OETV, prévue à cet effet. Par ailleurs, des références ont été adaptées.

Art. 211, al. 3

Il s'agit de la seule modification matérielle apportée à l'ordonnance : les charrettes dont la largeur dépasse 1 m nécessiteront dorénavant un éclairage au sens de l'art. 120a, let. a. Elles sont ainsi assimilées aux voitures à bras de même largeur en matière d'éclairage. Cette modification garantit que les deux genres de véhicules pourront être reconnus à temps dans le trafic en cas de mauvaises conditions de visibilité.

6. Modification de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013)

Art. 2, al. 1, let. i

Dans la mesure où l'OCCR comporte désormais une référence à l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo ; RS 741.522), la liste des abréviations est adaptée en conséquence.

Art. 5, al. 1

La loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic a été abrogée à la suite de l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2010 de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM ; RS 740.1). Le renvoi à la LTTM est donc supprimé de la note de bas de page et intégré dans le texte de l'ordonnance.

Art. 8

L'entrée en vigueur du Code de procédure pénale suisse (CPP ; RS 312.0) au 1^{er} janvier 2011 a rendu les codes de procédure pénale cantonaux obsolètes. Par conséquent, la référence à la procédure pénale cantonale est supprimée et remplacée par le renvoi au Code de procédure pénale suisse.

Art. 11, al. 6 et art. 12, al. 1, let. a, ch. 1, 2^{bis} et 2^{ter}

En vertu de l'art. 31, al. 2^{bis}, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01)⁷, le Conseil fédéral peut interdire à certaines personnes de conduire sous l'influence de l'alcool. L'art. 11, al. 6, règle les cas dans lesquels le non-respect de cette interdiction est réputé établi par un contrôle au moyen de l'éthylomètre.

Les personnes soumises à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool au sens de l'art. 2a, al. 1, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11) et les moniteurs de conduite ayant enfreint l'interdiction de consommer de l'alcool au sens de l'art. 17 OMCo en dehors du cours de conduite pratique (par ex. lorsqu'ils dispensent un cours de sensibilisation à la conduite) doivent être en mesure de reconnaître le résultat du contrôle d'alcoolémie jusqu'à respectivement 0,49 pour mille et 1,09 pour mille. Cela s'explique par le fait que le non-respect de l'interdiction de consommer de l'alcool par le moniteur de conduite en dehors du cours de conduite pratique doit être qualifié d'infraction. Pour chaque infraction, les valeurs peuvent être reconnues par la signature de l'intéressé. Si elles sont supérieures ou égales à 1,10 pour mille, elles sont également constitutives d'une infraction, mais à l'instar des conducteurs de cyclomoteurs, la personne concernée n'a plus la possibilité de les reconnaître par sa signature, car sa capacité de discernement peut déjà être nulle.

Si la personne concernée ne reconnaît pas le résultat du contrôle au moyen de l'éthylomètre, il convient d'ordonner une prise de sang. Il en va de même dans le cas des moniteurs de conduite ayant enfreint l'interdiction de consommer de l'alcool au sens de l'art. 17 OMCo en dehors du cours de conduite pratique et qui ne reconnaissent pas le résultat du contrôle au moyen de l'éthylomètre ou dont le contrôle d'alcoolémie révèle une valeur égale ou supérieure à 1,10 pour mille.

Si les personnes ayant l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool présentent une alcoolémie comprise entre 0,50 et 0,79 pour mille, elles sont réputées conduire en état d'ébriété. Si la valeur est égale ou supérieure à 0,80 pour mille, elles sont réputées conduire avec une alcoolémie qualifiée.

⁷ Dans la teneur du 15 juin 2012 (RO 2012 6299).

Art. 17

La référence au droit de procédure cantonal obsolète est supprimée sans être remplacée, car l'art. 8 renvoie de manière générale au Code de procédure pénale suisse pour ce qui est de l'administration des preuves.

Art. 30, let. c^{bis}

La police empêche les personnes ayant enfreint l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool de reprendre la route.

Art. 46, let. b et art. 47, al. 2, let. b

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) est devenue en 2006 le Forum international des transports (FIT) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le rapport est donc désormais établi à l'intention du FIT, qui succède à la CEMT.

7. Modification de l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (OAO ; RS 741.031)

Ch. 100.7

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2009 de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP ; RS 741.521), les personnes désirant transporter des personnes avec des véhicules automobiles de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1, ou des marchandises avec des véhicules automobiles de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1, doivent être titulaires d'un certificat de capacité, dont l'obtention est attestée par la « carte de qualification de conducteur ». A l'avenir, le fait de ne pas être porteur de la carte de qualification de conducteur sera puni d'une amende d'ordre de 20 francs, comme c'est le cas pour les autres documents prescrits.

Ch. 323

A compter du 1^{er} janvier 2014, il sera obligatoire de circuler avec les phares allumés également de jour (art. 41 de la loi fédérale sur la circulation routière [LCR ; RS 741.01]⁸). Les infractions à cette prescription seront sanctionnées suivant la procédure relative aux amendes d'ordre. Les conducteurs de véhicules automobiles devront s'acquitter d'une amende de 40 francs (sanction similaire à celle pour l'infraction « Circuler sans feu sur une route éclairée, de nuit »).

Ch. 324

Une amende d'ordre sera désormais infligée en cas de conduite avec les feux de circulation diurne dans un tunnel éclairé et, de nuit, sur une route éclairée.

Ch. 325 et 604

Les modifications portent sur des adaptations de références.

8. Modification de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV ; RS 741.31)

Art. 8, al. 1, deuxième phrase

Les effets de l'assurance sont suspendus dès la remise des plaques de contrôle, mais le permis de circulation reste en possession de son détenteur. Si le véhicule n'est pas remis en circulation, il convient de faire annuler le permis de circulation. Dans le cas contraire, ce dernier demeure valable et les plaques de contrôle ne peuvent pas être cédées à un autre détenteur. Dans cette optique, les plaques peuvent être bloquées. Conformément au droit en vigueur, il appartient à l'OFROU de déterminer la durée de ce blocage. Toutefois, dans la pratique, cette procédure n'est pas nécessaire, puisque

⁸ Dans la teneur du 15 juin 2012 (RO 2012 6300).

les plaques de contrôle sont de toute façon bloquées par le canton dans le système MOFIS. C'est la raison pour laquelle l'OFROU peut être libéré de cette obligation.

Art. 13, al. 2, deuxième phrase

La formulation dans le droit en vigueur est interprétée de diverses manières par les autorités d'exécution cantonales. La nouvelle formulation proposée exprime avec davantage de clarté le fait que des plaques de contrôle peuvent être délivrées pour plus de deux voitures automobiles de travail ou remorques. Par contre, il est interdit d'utiliser plus d'une plaque interchangeable ou plus d'un jeu de telles plaques sur une seule voiture automobile de travail ou remorque.

Art. 19

Al. 1

La prescription selon laquelle l'autorité doit disposer d'une attestation spéciale d'assurance remonte à l'époque où les attestations d'assurance étaient encore délivrées au format papier. Les attestations d'assurance actuelles (sous forme électronique) ne doivent plus obligatoirement comporter de signe distinctif.

Al. 4

En cas d'immatriculation provisoire, les assureurs doivent veiller à ce que la prime soit payée à l'avance. Avec l'abrogation de l'al. 4, il ne sera plus possible de faire saisir les plaques de contrôle pour cause de défaut d'assurance. Pour les autorités cantonales, les décisions de retrait et les mandats de saisie policière des plaques de contrôle entraînent une charge de travail supplémentaire et occasionnent des coûts élevés. De plus, il est bien souvent impossible de procéder à la saisie des permis et des plaques de contrôle, notamment si l'adresse a changé ou si le détenteur est déjà reparti à l'étranger.

9. Modification des instructions du 19 mars 2002 concernant les marques particulières sur la chaussée

Ch. 5a

Dans le cadre d'un projet-pilote de la ville de Zurich, il a été démontré qu'il est possible d'améliorer la sécurité des cyclistes en peignant les bandes cyclables au niveau de certaines zones de danger.

Proposition est faite que les bandes cyclables puissent être peintes en rouge, mais uniquement de manière ciblée aux endroits particulièrement dangereux, et ce afin de garantir l'efficacité totale de la mesure.

Il est prévu de préciser les détails de cette mesure dans une norme.

L'ajout apporté aux instructions permet de satisfaire les exigences de la motion Glättli « Accroître la sécurité des cyclistes en peignant en rouge les bandes cyclables aux endroits dangereux » (11.4181).