



# Procès-verbal

---

Date :	<b>Berne, le 21 août 2008</b>
Date de la séance :	<b>18 août 2008</b>
Lieu :	<b>Centre d'administration du DETEC, salle 1.00.083</b>
Heure :	<b>de 09h30 à 11h30</b>
Sujet :	<b>audition organisée sous forme de conférence concernant les modifications de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP), de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) et de l'ordonnance du 23 août 2000 sur le registre des autorisations de conduire</b>
Présidence :	<b>Werner Jeger, OFROU</b>
Rédaction du procès-verbal :	<b>Chantal Disler, OFROU</b>
Personnes présentes :	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Jeger Werner, OFROU</b></li><li>- <b>Burch Irene, OFROU</b></li><li>- <b>Nager Benno, OFROU</b></li><li>- <b>Disler Chantal, OFROU</b></li><li>- <b>Britschgi Sven, asa</b></li><li>- <b>Anderwert Ernst R., asa</b></li><li>- <b>Kupferschmied Peter, Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC)</b></li><li>- <b>Solothurnmann Hugo, Driving Center Veltheim</b></li><li>- <b>Stäger Christian, ASTAG</b></li><li>- <b>Boiteux Sandrine, Service des automobiles du canton de Vaud</b></li><li>- <b>Monti Dominique, SAN VD</b></li><li>- <b>Neff Franz, Neff-Pidoux</b></li><li>- <b>Koch Oskar, Suva</b></li><li>- <b>Langendorf Reiner, QAED</b></li><li>- <b>Rötheli Willy, TCS</b></li><li>- <b>Suter Adrian, TCS</b></li><li>- <b>Strebel Urs, UTP</b></li></ul>
Distribution :	personnes présentes

---

H453-0093

## Aperçu des points traités lors de l'audition

1. Mots de bienvenue
2. Présentation et explications du projet de révision (orateur : Werner Jeger, OFROU)
  - A. Carte de qualification de conducteur
  - B. Règlementation transitoire
  - C. Modalités d'examen
  - D. Courses effectuées en Suisse durant la formation professionnelle
3. Questions et avis sur le projet
4. La carte de qualification de conducteur dans la pratique (orateur : Sven Britschgi, asa)
5. Questions et avis sur la procédure à suivre

**Point 1 :**

M. Werner Jeger, président, souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les informe brièvement sur les motifs qui ont entraîné la révision des ordonnances précitées et sur le déroulement de l'audition.

**Points 2 et 3 :****A. Carte de qualification de conducteur**

Werner Jeger (OFROU) explique que, selon la réglementation actuelle, l'inscription du certificat de capacité (code 95) dans le permis de conduire au format carte de crédit (PCC) est limitée. Après avoir constaté qu'il n'y avait pas toujours suffisamment de place pour cette inscription dans le PCC, le projet de révision prévoit une alternative à cette procédure, à savoir l'établissement d'une carte séparée contenant les informations requises. Cette solution, qui se fonde sur celle de l'UE, a entraîné la modification des art. 9 OACP, 24c, let. e, OAC et 5a de l'ordonnance sur le registre des autorisations de conduire.

Urs Strebel (UTP) se renseigne sur la forme concrète de la carte séparée et demande si l'établissement de cette carte n'est prévu que dans les cas où la place réservée à l'inscription dans le PCC est insuffisante.

Selon Werner Jeger (OFROU), il est prévu, dans un premier temps, d'établir une carte séparée pour tous les cas. Cette carte sera délivrée sous forme de carte de crédit comme le permis de conduire. Ce n'est que lorsque le PCC bénéficiera d'un nouveau design que l'on pourra à nouveau y inscrire le code 95.

**B. Réglementation transitoire**

Werner Jeger (OFROU) explique les raisons qui ont entraîné des changements pour les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie C, C1, D ou D1. Selon l'OACP actuelle, les dispositions concernant le certificat de capacité seront, dès leur entrée en vigueur, également applicables aux titulaires placés sous le régime de l'ancien droit. Le certificat leur sera délivré sur demande et sans autre examen. Entre-temps, nous avons pu constater que dans certains États membres de l'UE, les détenteurs d'un permis de conduire des catégories précitées n'auront besoin du certificat de capacité qu'à partir de septembre 2013 (D/D1) ou septembre 2014 (C/C1). Dans ces pays, les contrôles se baseront sur la date d'examen introduite dans le permis de conduire. Dans le projet de révision, la Suisse s'aligne sur la pratique européenne, bien que les dispositions relatives aux droits acquis devraient dans la mesure du possible être conservées. Ceci a entraîné la modification des art. 27, 27a (nouveau) OACP. Le droit transitoire prévu pour les titulaires d'un permis de la catégorie C, C1, D ou D1 y est expliqué en détail.

Christian Stäger (ASTAG) signale que, jusqu'ici, l'ASTAG a communiqué à ses clients qu'il n'était pas nécessaire de suivre une formation continue d'ici à septembre 2014 ou d'en fournir la preuve. Mais il constate qu'avec le projet de révision le délai sera raccourci d'une année pour les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie D ou D1 et que, par conséquent, les délais pour les détenteurs d'un permis des deux catégories ne seront pas simultanés.

Selon Werner Jeger (OFROU), le point de départ asynchrone des délais pour les titulaires de certificats de capacité des deux catégories est inévitable, vu que ces derniers ne seront pas exigés en même temps. Il ne s'agit donc pas d'un problème spécifique au droit transitoire. Toutefois, dès qu'il sera prouvé que la formation continue a été suivie, les deux délais courront simultanément. Justifier de la fréquentation de la formation continue ne prolonge pas seulement le certificat de capacité « échu » de cinq ans, mais également celui de l'autre catégorie, pour autant qu'il y en ait un. C'est exactement le contenu actuel de l'art. 9, al. 2, OACP.

Les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie D ou D1 doivent apporter la preuve qu'ils ont suivi la formation continue d'ici à septembre 2013 au plus tard, et non plus d'ici à septembre 2014. Ceci est dû au fait que la Suisse a repris le droit transitoire facilité de l'UE. Ce dernier précise que l'acquisition obligatoire des certificats de capacité sera certes repoussée de quelques années,

mais qu'elle n'aura pas lieu en même temps pour les deux certificats de capacité. Étant donné que, au sein de l'UE, le certificat de capacité de la catégorie D ou D1 sera nécessaire déjà dès le mois de septembre 2013, il est impératif que nous nous alignions sur la réglementation européenne afin que les chauffeurs suisses n'aient aucun problème lors de leurs courses à travers les pays de l'UE.

Urs Strebel (UTP) considère cette solution comme raisonnable, bien qu'il admette que le nouveau délai pourrait être trop court pour plusieurs personnes concernées et qu'il pourrait provoquer une certaine confusion, vu que jusqu'ici il était question de 2014 et non 2013. Par ailleurs, il salue la synchronisation des délais une fois la preuve de la fréquentation de la formation continue fournie.

Werner Jeger (OFROU) s'exprime derechef sur le délai « raccourci » et souligne que la solution proposée sert en priorité à éviter les problèmes que nos chauffeurs pourraient rencontrer à l'étranger. Il reste au total 6 ½ ans (calcul à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007) pour accomplir la formation continue. La réglementation transitoire est approuvée telle quelle par les personnes présentes.

### **C. Modalités d'examen**

Werner Jeger (OFROU) explique que, grâce à cette modification, il sera désormais possible de combiner la partie théorique prévue à l'art. 12, al. 1, let. b, OACP avec la partie générale de l'examen pratique en un seul examen (« examen combiné »). Ceci a entraîné l'adaptation de l'art. 11 (nouvel alinéa 3) et la création de l'art. 14<sup>bis</sup> OACP.

Peter Kupferschmied (ASMC) s'étonne à propos du fait que l'une des conditions d'admission à l'examen combiné est la détention du permis d'élève conducteur (art. 11, al. 3, OACP).

Irene Burch (OFROU) explique que, du point de vue de l'OFROU, il n'y a aucune raison pour que la réussite de l'examen pratique soit une condition à l'accomplissement de la partie théorique.

Werner Jeger (OFROU) demande à M. Kupferschmied s'il pense que le projet actuel pourrait engendrer des problèmes au niveau de la sécurité.

Peter Kupferschmied (ASMC) n'en voit aucun, au premier abord, mais il a du mal à s'imaginer qu'une personne veuille accomplir toutes les autres parties de la formation avant de passer l'examen pratique.

Irene Burch (OFROU) ajoute que l'OFROU souhaite proposer une solution qui soit aussi souple que possible.

Selon Werner Jeger (OFROU), c'est la pratique qui nous dictera s'il sera nécessaire que l'admission à l'examen combiné ne soit rendue possible qu'après la réussite de l'examen pratique. Actuellement, il n'y a aucun risque pour la sécurité.

Christian Stäger (ASTAG) aimerait savoir à quel moment le code 95 est introduit dans les cas où l'examen pratique n'est pas encore passé ou le sera plus tard.

Ernst R. Anderwert (asa) explique que l'inscription du certificat de capacité dans le permis de conduire ne peut avoir lieu que si ce dernier existe déjà. Dès que le permis de conduire est obtenu, le code 95 peut y être inscrit, à savoir avec la validité initiale de cinq ans. Le délai de cinq ans du certificat de capacité commence à courir dès son obtention. Il n'est donc pas important de connaître la date à laquelle l'examen pratique a été réussi, ni de savoir à quel moment le code 95 a effectivement été inscrit dans le permis de conduire.

### **D. Courses effectuées en Suisse durant la formation professionnelle**

Werner Jeger (OFROU) expose les raisons à l'origine de la nouvelle réglementation. Selon le droit en vigueur, un conducteur peut effectuer des transports de personnes ou de marchandises en Suisse sans être titulaire du certificat de capacité pendant un an au maximum. Cela signifie qu'à partir d'un moment donné, les personnes faisant un apprentissage de conducteur de camion, en fonction de leur âge, ne pourront plus effectuer de transports. C'est pourquoi les propositions de modification prévoient d'étendre le délai de la réglementation exceptionnelle à toute la durée de la formation.

Peter Kupferschmied (ASMC) comprend que la nouvelle réglementation exceptionnelle n'est applicable qu'aux personnes faisant un apprentissage de conducteur de camion. A son avis, cela devrait être également possible durant une formation suivie en cours d'emploi.

Werner Jeger (OFROU) précise que le but de la proposition de modification présentée aujourd'hui est uniquement d'élargir le délai de la réglementation exceptionnelle et non pas de réduire le cercle de personnes à qui l'exception s'applique. Cette dernière vise également les personnes qui accomplissent une formation en cours d'emploi. Afin de mettre cela en évidence, le texte de révision sera une nouvelle fois remanié.

Christian Stäger (ASTAG) pense qu'il serait judicieux de continuer d'appliquer ce délai d'une année pour toutes les autres formations n'étant pas reconnues au niveau fédéral. C'est pourquoi il propose d'apporter une nuance aux dispositions en vigueur, c'est-à-dire de conserver la réglementation dans sa forme actuelle et d'y ajouter un complément précisant que l'extension du délai à toute la durée de la formation n'est valable que pour les personnes faisant un apprentissage reconnu sur le plan fédéral.

Werner Jeger (OFROU) demande si la proposition de M. Stäger signifie que le délai de la réglementation exceptionnelle serait d'une année en général et qu'il serait étendu à toute la durée du contrat pour les personnes faisant un apprentissage.

Christian Stäger (ASTAG) répond par l'affirmative et explique que sa proposition permettrait d'éviter tout abus éventuel.

Urs Strebel (UTP) souligne l'importance de cette disposition pour les entreprises des transports publics et ajoute que le délai d'une année ne devrait en principe poser aucun problème.

Peter Kupferschmied (ASMC) s'informe sur le problème de la qualité des formations non reconnues sur le plan fédéral afin qu'aucun abus ne soit possible.

Werner Jeger (OFROU) se réfère à l'art. 4, al. 2, OACP qui précise que le canton doit approuver les programmes de formation non reconnus sur le plan fédéral.

Peter Kupferschmied (ASMC) demande comment cela peut-il être garanti pour les formations effectuées en cours d'emploi.

Selon Ernst R. Anderwert (asa), les exigences requises pour les formations extraprofessionnelles n'ont pas encore été formulées.

Werner Jeger (OFROU) conclut qu'en raison des différents avis, le projet de révision doit être adapté. Le délai d'une année mentionné dans l'OACP en vigueur doit en principe être maintenu. Il faut en outre prévoir, dans le cadre d'un complément, une extension de ce délai à toute la durée de la formation pour les personnes accomplissant une formation professionnelle reconnue au niveau fédéral.

Cette proposition n'est pas contestée.

#### **Points 4 et 5 :**

Sven Britschgi (asa) explique en détail le déroulement de chaque processus qui résulte de l'octroi d'une carte de qualification de conducteur, la mise en œuvre de la réglementation transitoire et les modalités d'examen.

Christian Stäger (ASTAG) se renseigne sur les délais concernant la carte séparée pour la catégorie D.

Selon Sven Britschgi (asa), la production des cartes séparées devrait commencer dans le courant du deuxième trimestre 2009.

Ernst R. Anderwert (asa) signale qu'il n'existe aucun fichier concernant les certificats nationaux et qu'aucune donnée n'est gérée à ce sujet. Par ailleurs, les certificats nationaux devraient être explicitement demandés, vu qu'ils ne sont nécessaires que pour les courses à l'étranger.

Werner Jeger (OFROU) ajoute que les certificats nationaux ne sont qu'une aide pour les chauffeurs. Ils doivent rappeler aux organes de contrôle internationaux que, selon le droit suisse et en accord avec l'UE, les chauffeurs sont autorisés à rouler sans certificat de capacité. Étant donné que l'UE a approuvé une autre date que la Suisse en ce qui concerne l'obligation d'obtenir un certificat de capacité pour la catégorie D, les personnes qui obtiennent un permis de conduire de cette catégorie après septembre 2008 ne sont plus, selon le droit européen, placées sous le régime de l'ancien droit et, par conséquent, devraient pouvoir présenter un certificat de capacité. C'est justement pour cette raison que le certificat national est nécessaire. Les chauffeurs peuvent ainsi signaler aux autorités étrangères que la Suisse applique une réglementation différente. Les personnes qui réussissent l'examen pratique pour la catégorie D ou D1 après le 1<sup>er</sup> septembre 2008 devraient automatiquement se voir remettre le certificat national par les services des automobiles, pour autant qu'aucune carte séparée n'ait pu être délivrée. Les personnes qui sont déjà en possession d'un permis de conduire de la catégorie D ou D1 avant cette date doivent personnellement demander un certificat national.

Ernst R. Anderwert (asa) indique une fois de plus le site internet [www.cambus.ch](http://www.cambus.ch). Le site sera actualisé suite à l'audition d'aujourd'hui et des enseignements qui y ont été tirés. Les informations qui ne dépendent pas de l'arrêté du Conseil fédéral sont immédiatement publiées.

Finalement, Werner Jeger (OFROU) informe les participants sur le calendrier du projet de révision. Les délais sont tous très courts et l'arrêté du Conseil fédéral est encore prévu pour la fin de cette année. Le projet de révision, tel qu'il a été présenté aujourd'hui à cette audition, sera adapté comme convenu. Dans l'art. 4 OACP, les exceptions pour les courses effectuées durant la formation professionnelle devront être réglementées différemment.

Annexe :

Liste des participants à l'audition