



Résultats de l'audition relative à l'ordonnance sur les moniteurs de conduite

La nouvelle ordonnance sur l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (ordonnance sur les moniteurs de conduite - OMCo) a, du 17 janvier au 31 mars 2007, été l'objet d'une audition auprès des parties concernées et autres milieux intéressés. Malgré quelques avis divergents qui ont donné lieu à des propositions, l'introduction de ladite ordonnance a été approuvée à l'unanimité.

Plusieurs parties émettent la critique selon laquelle les définitions seraient trop étoffées et trop compliquées. Elles relèvent en outre qu'au vu de la nouvelle forme «virtuelle» du permis de moniteur de conduite (inscription d'un code dans le permis de conduire au format carte de crédit), il ne sera plus possible à l'avenir de parler de permis de moniteur de conduite.

L'Association des services des automobiles (asa) et quelques cantons insistent pour que ce soit le permis de moniteur de conduite de la catégorie B (et non C) qui soit prescrit pour l'enseignement de la conduite dans la catégorie spéciale F, la majorité des véhicules de cette dernière catégorie pesant moins de 3,5 tonnes. L'UTP, elle, exige qu'une catégorie supplémentaire destinée au transport de personnes soit créée afin que les conducteurs en possession du permis de conduire de la catégorie D (sans la catégorie C) puissent également devenir moniteurs de conduite pour la catégorie D.

L'asa et certains cantons demandent que l'obligation de s'annoncer aux autorités cantonales ne s'applique pas uniquement aux écoles de conduite employant plusieurs salariés, mais également aux moniteurs de conduite indépendants. Il a en outre été proposé que la notion d'école de conduite soit supprimée et que l'obligation de s'annoncer soit directement liée aux moniteurs de conduite.

En ce qui concerne les dispositions relatives aux véhicules des écoles de conduite, diverses propositions de modification ont été soumises: dans les véhicules des catégories C et D, aucune pédale des gaz supplémentaire ne devrait être prescrite et les véhicules de la catégorie D et de la sous-catégorie D1 ne devraient pas être équipés de pédales supplémentaires lorsque l'élève conducteur, étant déjà en possession d'un permis de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1, n'a pas besoin d'un permis d'élève conducteur. Il est en outre exigé que, dans tous les véhicules servant aux écoles de conduite, le compteur de vitesse soit visible pour la personne assise dans le siège du passager avant.

Les organisations de protection de l'environnement demandent que tous les véhicules des écoles de conduite fassent partie de la catégorie d'efficacité énergétique A. Par ailleurs, elles souhaitent effectuer des modifications dans d'autres articles ainsi qu'en ce qui concerne les compétences requises pour les modules (axer l'apprentissage avant tout sur un mode de conduite économe en énergie et respectueux de l'environnement).

L'obligation du moniteur de conduite d'informer l'autorité cantonale en cas de doutes concernant l'aptitude de l'élève conducteur soulève une vive controverse. Alors que certains la considère comme un moyen d'accroître la sécurité routière, d'autres pensent qu'elle est difficilement réalisable.

Plusieurs cantons réclament la suppression générale des prescriptions concernant les temps de travail et de repos des moniteurs de conduite, étant donné qu'il est difficile de vérifier s'ils sont respectés. D'autres, en revanche, exigent de simplifier ces prescriptions ou au contraire de les renforcer en préconisant l'utilisation d'un tachygraphe numérique afin d'améliorer ces contrôles.

Le fait que l'interdiction de consommer de l'alcool soit définie par une alcoolémie maximale admise de 0,2 pour mille est vivement critiquée par la police, quelques cantons et le bpa qui

prétendent que la limite autorisée donne un mauvais exemple et qu'il serait plus judicieux de prescrire un taux de 0,0 pour mille.

La disposition concernant l'échec à l'examen préalable a donné lieu à de vives critiques. En effet, beaucoup ne conçoivent pas le fait que les personnes qui ont passé cet examen selon les anciennes prescriptions et qui y ont échoué à deux, voire trois reprises, doivent attendre cinq ans avant de se porter candidates au permis de moniteur de conduite délivré selon le nouveau droit (comment cela peut-il être contrôlé? Pourquoi une personne répondant aux exigences supérieures ne pourrait-elle pas être formée selon le nouveau droit?).

Certains cantons exigent de supprimer l'obligation de suivre des cours de perfectionnement, vu que la formation continue n'apporte aucune amélioration qualitative lors de l'exercice de la profession.

Alors que le bpa prône une réglementation qui obligerait les moniteurs de conduite reconnus par la législation actuelle à obtenir le brevet fédéral pour conserver leur autorisation d'enseigner la conduite, d'autres demandent que ce diplôme leur soit délivré sans examen.

La proposition, dans l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, de renoncer à inscrire le code 78 dans le permis de conduire après un examen pratique de conduite passé sur un véhicule avec changement de vitesse automatique a été refusée par presque tous les participants à l'audition.