



31 août 2018

---

## **Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière**

**(révision des prescriptions relatives au permis de conduire)**

### **Résultats de la procédure de consultation**

---

R484-1091

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Liste des sigles et acronymes des participants à la consultation</b> .....	8
1.1	Cantons .....	8
1.2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale .....	9
1.3	Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national.....	10
1.4	Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national .....	10
1.5	Autres intéressés contactés .....	11
1.6	Autres personnes non contactées.....	15
1.7	Divers GR = ASMC .....	23
<b>2.</b>	<b>Contexte</b> .....	26
<b>3.</b>	<b>Participants et statistique des avis reçus</b> .....	27
<b>4.</b>	<b>Résultats de la procédure de consultation</b> .....	28
4.1	Aperçu des éléments clés de la nouvelle réglementation proposée.....	28
4.2	Procédure d'évaluation.....	28
4.3	Avis sur le projet d'ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière (projet OAPC).....	30
<b>4.3.1</b>	<b>Éléments principaux</b>	
4.3.1.1	<u>Compétences</u> Acceptez-vous que les compétences proposées soient transmises et évaluées lors des formations initiales obligatoires, des examens de conduite et de la formation complémentaire (art. 110 en relation avec l'annexe 9, art. 67 et 70 en relation avec l'annexe 10, art. 72 en relation avec l'annexe 11, ch. I, II et III) ? .....	30
4.3.1.2	<u>Examen théorique de base</u> Acceptez-vous que les thématiques liées au véhicule, à la technique de conduite et à l'environnement soient évaluées non plus lors de l'examen théorique de base, mais lors de l'examen pratique de conduite (avec des questions orales) (annexe 11, ch. VI.1.a) ? .....	32
4.3.1.3	<u>Examen pratique de conduite</u> Approuvez-vous les nouvelles méthodes d'examen (art. 74 en relation avec l'annexe 11, ch. VI) ? .....	33
4.3.1.4	<u>Procédure d'admission</u>	
4.3.1.4.1	Approuvez-vous la procédure d'inscription (art. 4 en relation avec les annexes 1 et 2) ? .....	36
4.3.1.4.2	Approuvez-vous les conditions générales de délivrance (art. 3 et 5 à 8) ? ..	37
4.3.1.4.3	Approuvez-vous les attestations de cours électroniques (art. 112 en relation avec l'annexe 9, ch. 9.321) ? .....	39
4.3.1.4.4	Acceptez-vous que le permis d'élève conducteur délivré aux élèves conducteurs devant être accompagnés lors de courses d'apprentissage soit valable pour une durée illimitée (art. 11, al. 1) ? .....	41
4.3.1.4.5	Acceptez-vous qu'une formation obligatoire réussie une fois soit en principe valable pour une durée illimitée (art. 113) ? .....	43

4.3.1.4.6	Acceptez-vous qu'un examen théorique réussi une fois soit en principe valable pour une durée illimitée (art. 66) ?	44
4.3.1.5	<u>Assurance qualité</u> Approuvez-vous les mesures minimales (art. 136 à 140 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9) ?	45
4.3.1.6	<u>Modification des catégories de permis de conduire</u>	
4.3.1.6.1	Acceptez-vous que les définitions des catégories de motocycles AM, A1, A2 et A au sens de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire soient reprises en toute souveraineté (art. 12, 14, al. 3, 15, al. 4, et 17, al. 2) ?	48
4.3.1.6.2	Acceptez-vous que le nombre de « places » et non plus de « places assises » soit déterminant pour la classification dans les catégories B, C1, D1, C et D (art. 18, 22 et 28) ?	50
4.3.1.6.3	Approuvez-vous la suppression, pour les catégories C1E et D1E, du critère selon lequel le poids total de la remorque ne doit pas dépasser le poids à vide du véhicule tracteur (art. 22 et 28) ?	51
4.3.1.6.4	Acceptez-vous que le permis de la catégorie C1E soit nécessaire pour la conduite d'un ensemble de véhicules composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont le poids total excède 3500 kg, lorsque le poids de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg (art. 24, al. 3, let. a) ?	52
4.3.1.6.5	Acceptez-vous que les codes 121 et 122 soient remplacés par les catégories P et P1 (art. 28, 33, 34) ?	53
4.3.1.6.6	Acceptez-vous que les codes 109 et 118 soient remplacés par la catégorie C2 (art. 22 et 25) ?	55
4.3.1.6.7	Acceptez-vous que la catégorie spéciale G40 soit remplacée par la catégorie G (art. 35, 37, 67, al. 2, et 127 à 129 en relation avec l'annexe 9, ch. 5) ?	56
<b>4.3.2</b>	<b>Autres propositions de modification importantes : première phase de formation</b>	
4.3.2.1	Cours de théorie de la circulation : acceptez-vous que le cours de théorie de la circulation (art. 118 à 120 et annexe 9, ch. 2) doive être suivi avant l'examen théorique de base (art. 15, al. 2, 16, al. 2, et 20, al. 2) ?	59
4.3.2.2	Livret de formation : acceptez-vous le livret de formation proposé (art. 111, 145, al. 2, let. b en relation avec l'annexe 9, ch. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324, et art. 15, al. 2, et 23 <del>t</del> , al. 1, du projet d'ordonnance sur les formateurs à la conduite, projet OFCond) ?	62
4.3.2.3	Permis d'élève conducteur (catégorie B) : acceptez-vous que le permis d'élève conducteur de la catégorie B puisse être délivré dès l'âge de 17 ans (art. 20, al. 1) ?	64
4.3.2.4	Formation de base sur la technique de conduite (catégorie B) : approuvez-vous la mise en place d'une formation de base sur la technique de conduite pour les candidats au permis de conduire de la catégorie B (art. 20, al. 2, et 121 à 123 en relation avec l'annexe 9, ch. 3) ?	66
4.3.2.5	Admission à l'examen pratique de conduite (catégorie B) : acceptez-vous que les candidats âgés de moins de 25 ans ne soient admis à l'examen pratique de conduite de la catégorie B que s'ils possèdent le permis d'élève conducteur depuis au moins un an (art. 20, al. 3) ?	69
4.3.2.6	Motocycles	
4.3.2.6.1	Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie A puisse en principe être obtenu même si le candidat n'était pas déjà titulaire du per-	

	mis de la catégorie A2 (le cas échéant, en comptabilisant au maximum deux années de détention de la catégorie A1) (art. 17, al. 1, et 41, al. 2) ?	71
4.3.2.6.2	Acceptez-vous qu'un candidat souhaitant obtenir le permis de conduire de la catégorie A2 puisse s'inscrire au plus tôt un mois avant ses 18 ans (art. 5, al. 2, et 16, al. 1) ?	73
	<i>Variante :</i>	
	Préférez-vous la variante (art. 16, al. 1) qui prévoit que l'inscription peut être effectuée :	
	- au plus tôt un mois avant l'âge de 20 ans ;	
	- au plus tôt un mois avant l'âge de 18 ans pour les personnes titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A1 depuis au moins deux ans ?	74
4.3.2.6.3	Acceptez-vous qu'un candidat souhaitant obtenir le permis de conduire de la catégorie A1 puisse s'inscrire au plus tôt un mois avant ses 16 ans (art. 5, al. 2, et 15, al. 1) ?	75
	<i>Variante :</i>	
	Préférez-vous la variante qui prévoit que l'inscription en vue de l'obtention de la catégorie A1 peut être effectuée au plus tôt un mois avant l'âge de 18 ans (art. 15, al. 1) ?	76
4.3.2.6.4	Acceptez-vous qu'un candidat souhaitant obtenir le permis de conduire de la catégorie AM puisse s'inscrire au plus tôt un mois avant ses 15 ans (art. 5, al. 2, et 14, al. 1) ?	77
	<i>Variante :</i>	
	Préférez-vous la variante qui prévoit que l'inscription en vue de l'obtention de la catégorie AM peut être effectuée au plus tôt un mois avant l'âge de 16 ans (art. 14, al. 1) ?	79
<b>4.3.3</b>	<b>Autres propositions de modification importantes : deuxième phase de formation</b>	
4.3.3.1	Acceptez-vous que la formation complémentaire pour les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ne dure plus qu'une seule journée de sept heures (art. 134, al. 1) ?	80
4.3.3.2	Acceptez-vous que la journée de formation complémentaire doive en principe être suivie dans les six mois à compter de l'établissement du permis de conduire à l'essai (art. 134, al. 2 et 3, et art. 141, al. 3 et 4) ?	83
4.3.3.3	Acceptez-vous que la journée de formation complémentaire consiste essentiellement en des exercices pratiques et porte avant tout sur les questions relatives aux accidents propres à la jeunesse et à la manière de les éviter, ainsi que sur le développement d'une conduite efficace sur le plan énergétique (annexe 9, ch. 7.2) ?	86
<b>4.3.4</b>	<b>Autres propositions de modification fondamentales</b>	
4.3.4.1	<u>Cours de premiers secours</u>	
4.3.4.1.1	Acceptez-vous que l'assurance qualité externe soit confiée aux cantons, qui peuvent de leur côté déléguer cette tâche (art. 136, al. 1, 2, let. a, et al. 4) ?	88
4.3.4.1.2	Acceptez-vous que les prestataires, et non plus les formateurs, soient tenus d'obtenir une reconnaissance pour l'organisation des cours (art. 117 en relation avec l'annexe 9, ch. 1.3) ?	89

4.3.4.2	<u>Apprentissage en ligne</u>	
	Acceptez-vous que l'intégration d'un module d'apprentissage en ligne dans les cours de premiers secours et de théorie de la circulation soit expressément autorisée (art. 116 et 119 en relation avec l'annexe 9, ch. 8.12) ? .....	91
4.3.4.3	<u>Formation pratique de base à la conduite des motocycles</u>	
4.3.4.3.1	Acceptez-vous que la formation pratique de base soit composée des trois modules proposés (art. 125, al. 1) ? .....	93
4.3.4.3.2	Acceptez-vous que la formation pratique de base dure douze heures au total (art. 125, al. 2) ? .....	95
4.3.4.3.3	Acceptez-vous que la formation pratique de base ne soit plus prescrite que pour l'obtention de la première catégorie de permis pour motocycles (A1 ou A2) et pour « l'obtention directe » de la catégorie A (art. 15, al. 3, 16, al. 3, et 41, al. 2) ?.....	96
4.3.4.4	<u>Examen théorique de base et examen théorique complémentaire</u>	
4.3.4.4.1	Acceptez-vous que les personnes ayant échoué trois fois à l'examen théorique de base ou à l'examen théorique complémentaire ne soient admises à un nouvel examen qu'après un délai d'attente de trois mois (art. 65) ? .....	97
4.3.4.4.2	<i>Variante :</i>	
	Préférez-vous la variante (art. 65v) selon laquelle il est permis de répéter un examen théorique non réussi aussi souvent que voulu, sans délai d'attente ?.....	98
4.3.4.5	<u>Personnes suivant la formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motocycles de petite cylindrée et cycles, de mécanicien(ne) en motocycles, de conducteur/trice de véhicules légers ou de conducteur/trice de véhicules lourds</u>	
	Acceptez-vous que soient reprises les facilités édictées dans les instructions de l'Office fédéral des routes du 20 janvier 2017 sur les facilités accordées aux personnes en formation professionnelle initiale ?	
4.3.4.5.1	Mécanicien(ne) en motocycles de petite cylindrée et cycles (art. 41, al. 1, et 43) .....	100
4.3.4.5.2	Mécanicien(ne) en motocycles (art. 41, al. 2 et 3, et art. 43) .	101
4.3.4.5.3	Conducteur/trice de véhicules légers (art. 39 et 42, al. 1 à 3).....	102
4.3.4.5.4	Conducteur/trice de véhicules lourds (art. 40 et 42, al. 1, 3 et 4).....	104
4.3.4.6	<u>Examen pratique de conduite</u>	
4.3.4.6.1	Acceptez-vous que l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention du permis de conduire pour motocycles dure désormais 60 minutes au minimum (accueil et congé compris) (annexe 11, ch. V.1.1) ? .....	105
4.3.4.6.2	Acceptez-vous qu'une durée minimale (45 minutes) de conduite dans la circulation routière soit désormais prescrite lors de l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire pour motocycles ou voitures de tourisme (annexe 11, ch. V.1.1) ? .....	106
4.3.4.6.3	Approuvez-vous les prescriptions relatives aux véhicules d'examen (annexe 11, ch. IV) ? .....	108
4.3.4.6.4	Acceptez-vous que les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B qui souhaitent obtenir le permis de la catégorie A1 ne soient plus dispensés de l'examen pratique de conduite (pas d'exception à l'art. 15, al. 4) ?.....	110

4.3.4.7	<u>Animateurs de la journée de formation complémentaire</u>	
4.3.4.7.1	Acceptez-vous que le cercle des personnes admises à la formation d'animateur soit élargi si les personnes concernées acquièrent, dans le cadre d'un module préliminaire, les connaissances qui leur font défaut (art. 23b, al. 2, projet OFCond) ? .....	112
4.3.4.7.2	Acceptez-vous qu'un stage doit être effectué avant l'examen d'animateur (annexe 1a, ch. 2.1611, projet OFCond) ?.....	112
4.3.4.7.3	Approuvez-vous les conditions de prolongation de la durée de validité de l'autorisation d'exercer une activité d'animateur (annexe 1a, ch. 2.17, projet OFCond) ? .....	113
4.3.4.8	<u>Experts de la circulation</u>	
	Approuvez-vous les prescriptions relatives à la formation initiale, à l'examen et à la formation continue des experts de la circulation (annexe 13) ? .....	114
4.3.4.9	<u>Permis de conduire étrangers</u>	
	Acceptez-vous que les personnes qui résident dans un État membre de l'UE ou de l'AELE et conduisent à titre professionnel des véhicules automobiles des catégories C1, C, D1, D, P1 ou P immatriculés en Suisse ne soient plus tenues d'obtenir un permis de conduire suisse (art. 105, al. 1, let. b) ?.....	117
4.3.4.10	<u>Dispositions transitoires</u>	
4.3.4.10.1	Approuvez-vous l'obligation d'échanger les permis de conduire papier contre des cartes plastiques au format carte de crédit (art. 146) ? .....	119
4.3.4.10.2	Approuvez-vous les dispositions transitoires pour les titulaires d'un permis de conduire conforme à l'ancien droit (art. 147 à 151) ? .....	120
4.3.4.10.3	Approuvez-vous les dispositions transitoires pour les personnes ayant déposé une demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire conformément à l'ancien droit (art. 152 à 154) ? .....	122
4.3.4.10.4	Approuvez-vous les dispositions transitoires pour les titulaires d'un permis d'élève conducteur conforme à l'ancien droit (art. 155 et 156) ? .....	123
4.3.4.10.5	Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux cours de premiers secours (art. 157 et 158) ? .....	124
4.3.4.10.6	Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux moniteurs de conduite (art. 160 à 164 en relation avec l'annexe 14, ch. I.1 et II) ? .....	125
4.3.4.10.7	Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux experts de la circulation (art. 165 en relation avec l'annexe 14, ch. I.2) ? .....	127
4.3.4.10.8	Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux animateurs (art. 166 en relation avec l'annexe 14, ch. I.3) ? .....	128
<b>4.3.5</b>	<b>Modification d'autres actes</b>	
4.3.5.1	Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs	
	Approuvez-vous les modifications ?.....	129
4.3.5.2	Ordonnance sur les moniteurs de conduite	
4.3.5.2.1	Approuvez-vous les prescriptions concernant l'autorisation de formation (art. 23j à 23o) ? .....	132
4.3.5.2.2	Approuvez-vous les autres modifications ?.....	134

<b>4.3.6</b>	<b>Questions posées aux cantons, aux moniteurs de conduite et aux animateurs concernant la mise en œuvre des modifications proposées (cf. let. C dans le rapport explicatif)</b>	
4.3.6.1	Conséquences : y aura-t-il, de votre point de vue, des conséquences non décrites dans le rapport explicatif ? .....	137
4.3.6.2	Planification de la mise en œuvre : approuvez-vous un échelonnement de l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions ? .....	141
<b>4.3.7</b>	<b>Autres remarques</b> .....	<b>142</b>
4.4	Avis sur la modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (RS 741.11) .....	142
4.5	Avis sur la modification de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (RS 741.31)..	143
4.6	Avis sur la modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41) .....	143
4.7	Avis sur la modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (RS 741.51) .....	144
4.8	Avis sur la modification de l'ordonnance sur le registre des autorisations de conduire (RS 741.53) .....	145
4.9	Avis sur la modification de l'ordonnance sur le registre automatisé des mesures administratives (RS 741.55) .....	146
<b><u>Annexes</u></b>		
1	Projet OAPC (texte de l'ordonnance) .....	147
2	Remarques générales .....	162
3	Propositions ou remarques sur différents thèmes .....	163
4	Autres remarques sur le cours de premiers secours .....	167

# 1. Liste des sigles et acronymes des participants à la consultation

## 1.1 Cantons

AG	Argovie
AI	Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	Appenzell Rhodes-Extérieures
BE	Berne
BL	Bâle-Campagne
BS	Bâle-Ville
FR	Fribourg
GE	Genève
GL	Glaris
GR	Grisons
JU	Jura
LU	Lucerne
NE	Neuchâtel
NW	Nidwald
OW	Obwald
SG	St-Gall
SH	Schaffhouse
SO	Soleure
SZ	Schwyz
TG	Thurgovie
TI	Tessin
UR	Uri
VD	Vaud

VS	Valais
ZG	Zoug
ZH	Zurich

## 1.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

PBD	Parti Bourgeois-Démocratique
PDC	Parti démocrate-chrétien
JDCVr	Jeunes démocrates-chrétiens du Valais romand
JDC	Jeunes démocrates-chrétiens suisses
csp-ow	Parti chrétien-social d'Obwald
CSPO	Parti chrétien-social du Haut-Valais
PEV	Parti évangélique suisse
PLR	Les Libéraux-Radicaux
JLR	Jeunes libéraux-radicaux suisses
PES	Les Verts, Parti écologiste suisse

pvl	Parti vert'libéral
Lega	Lega dei Ticinesi
MCR	Mouvement Citoyen Romand
PST-POP	Parti suisse du travail
UDC	Union démocratique du centre
PSS	Parti socialiste suisse

### 1.3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Communes CH	Association des Communes Suisses
UVS	Union des villes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne

### 1.4 Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

economiesuisse	Fédération des entreprises suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
UPS	Union patronale suisse

USP	Union suisse des paysans
ASB	Association suisse des banquiers
USS	Union syndicale suisse
SEC	Société suisse des employés de commerce
TS	Travail.Suisse

### 1.5 Autres intéressés contactés

ACS	Automobile Club de Suisse
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
asa	Association des services des automobiles
Auto Sport	Auto Sport Suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement

auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles
bpa	Bureau de prévention des accidents
SPAA	Service de prévention des accidents dans l'agriculture
Mobilité piétonne	Mobilité piétonne Suisse
cp	Centre Patronal
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
FMS	Fédération Motocycliste Suisse
FREC	Fédération romande des écoles de conduite
FRS	routesuisse, Fédération routière suisse
FSR	Fonds de sécurité routière
CI Motards	CI Motards Suisse
IGWAB-CH	Interessengemeinschaft der schweizerischen WAB-Anbieter (Communauté d'intérêts des prestataires suisses de formation complémentaire)
KF	Schweizerisches Konsumentenforum (Forum suisse des consommateurs)
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police

CCPCS	Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse
CC CCPCS et SCPVS	Commissions de la circulation de la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) et de la Société des chefs de police des villes de Suisse (SCPVS)
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
LRS	Les Routiers Suisses
MFK BS	Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Stadt (Service des automobiles du canton de Bâle-Ville)
motosuisse	Association des importateurs suisses de motos et scooters
OV JU	Office des véhicules du canton du Jura
Pro Velo	Pro Velo Suisse
QAED	Quality Alliance Eco-Drive
RC	RoadCross Suisse
SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband (Fédération suisse des automobilistes et motocyclistes)
CSFP	Conférence suisse des offices de la formation professionnelle
ASMC	Association suisse des moniteurs de conduite
SISTRA	Fédération Professionnelle Suisse pour la Sécurité Routière
ASMA	Association suisse de la machine agricole

ASMM	Association suisse des moniteurs de moto-école
SC TI	Sezione della circolazione Ticino (Service des automobiles du canton du Tessin)
suva	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
SCPVS	Société des chefs de police des villes de Suisse
ASA	Association Suisse d'Assurances
swissfire	Fédération suisse des sapeurs-pompiers
TCS	Touring Club Suisse
Conférence Vélo	Conférence Vélo Suisse
velosuisse	Association suisse des fournisseurs de bicyclettes
UTP	Union des transports publics
VPI	Schweizerisches Verkehrs-Pädagogisches Institut AG
ASEM	Association Suisse des Écoles pour Moniteurs de Conduite

CSR	Conseil suisse de la sécurité routière
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports
2roues	2roues Suisse

### 1.6 Autres personnes non contactées

ca	Christian Amacher, 1912 Leytron
pa	Paul Abegglen, 3807 Iseltwald
ACF	Association des communes fribourgeoises 1566 Saint-Aubin
ACS VD	Automobile Club de Suisse, section vaudoise 1073 Savigny
AFV	Aargauer Fahrlehrer Verband (Association argovienne des moniteurs de conduite), 5000 Aarau
Agrotec	Agrotec Suisse, 3270 Aarberg
AGV	Aargauische Gebäudeversicherung Feuerwehrwesen, 5001 Aarau
am	Alain Mettral, 1063 Boulens
ap	Aldo Prospero, 6532 Castione

APSR JU	Association des Professionnels de la Sécurité Routière, section Jura, 2345 Les Breuleux
ASMC TI	Associazione Svizzera Maestri Conducenti Sezione Ticino (Association suisse des moniteurs de conduite, section du Tessin), 6500 Bellinzona
aw	Albin Waldi, 7000 Coire
gb	Gino Baroffio, 1350 Orbe
BEOWAB	BEOWAB AG, 3773 St. Stephan
kb	Konrad Buchli, 7405 Rothenbrunnen
Zernez	Commune de Zernez, 7530 Zernez
fd	Florian Deuschle, 9230 Flawil
Drive Z	Drive Z AG, 8600 Dübendorf
Driving GR	DrivingGraubünden, 7408 Cazis
Emergency	Emergency Schulungszentrum AG, 4800 Zofingue
ERFA	ERFA-Gruppe Zweiphasen-Ausbildung, 8453 Alten
me	Mario Engi, 7307 Jenins

ow	Otmar Wetzel, 7180 Disentis/Mustér
FAid	First Aid, 4800 Zofingue
FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants, Antenne romande, Joël Favre, 1004 Lausanne
FCTSA	Federazione Cantonale Ticinese Servizi Ambulanze, 6932 Breganzona
Feuer BL-BS	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft und (Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons) Basel-Stadt, 4410 Liestal
ffs	Verlag Heinrich Vogel ffs, 8902 Urdorf
FGLWFL	Association suisse des moniteurs de conduite Fachgruppe Lastwagenfahrlehrer (Groupe professionnel moniteurs de camions) (ASTAG), 3001 Berne
pa-fd-rs	Renate Siegenthaler, 3612 Steffisburg Florian Dubach, 3700 Spiez Paul Abegglen, 3807 Iseltwald
tf	Thomas Forster, 4142 Münchenstein
ef	Eric Frei, 9443 Widnau
lf	Louis Furrer, 3930 Viège
EC CarPostal	École de conduite CarPostal, 3030 Berne
FVO	Fahrlehrerverband Oberwallis (Association des moniteurs de conduite du Haut-Valais), 3930 Viège

FZ	Fahrschulen Zentralschweiz, 6002 Lucerne
fzl	Fahrzentrum Lyss AG, 3250 Lyss
Oberägeri	Commune d'Oberägeri, 6315 Oberägeri
Grischa WAB	Grischa WAB AG, Konrad Buchli, 7000 Coire
ag	Alexander Gusev (uniquement adresse électronique)
jh	Jürg Hediger, 4443 Wittinsburg
IfB	Institut für Bildung, 8633 Wolfhausen
IG BS	Interessengemeinschaft Fahrlehrer Region Basel 4416 Bubendorf
IH	Inclusion Handicap, 3007 Berne
IAS	Interassociation de sauvetage, 3001 Berne
jw	Jürg Wyttenbach, 8906 Bonstetten
KBAV	Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband (Association cantonale bernoise des moniteurs de conduite), 3014 Berne
kf	Kim Frei, 9443 Widnau

sk	Sandra Kohnle, 8416 Flaach
gl	Graham Lancashire, 4052 Bâle
mm	Mario Marabotto, 8112 Otelfingen
me2	Mario Engi, 7000 Coire
pal	Pascal Allenbach, 1530 Payerne
te	Terence Escher, 1510 Moudon
sl	Serge Liniger, 1523 Granges-Marnand
ll	Lisiane Luisier, 1880 Bex
CE ONG	CoalitionEducation ONG, 3011 Berne
OFV	Ostschweizerischer Fahrlehrerverband AR, AI, SG, TG (Association des moniteurs de conduite de Suisse orientale) 8732 Neuhaus
OSFIK	Ostschweizer Feuerwehr-Inspektorenkonferenz (Conférence des inspecteurs sapeurs-pompiers de Suisse orientale) 8510 Frauenfeld
pc	Paolo Colombi, 6616 Losone

CarPostal	La Poste Suisse SA, 3030 Berne
Prominis	Prominis GmbH, 3627 Heimberg
ft	Fritz Tanner, avocat, 5727 Oberkulm
Reasco	Reasco AG, 8212 Neuhausen am Rheinflall
SanA	SanArena Rettungsschule, 8003 Zurich
SchulenH	Schulen Hünenberg, 6331 Hünenberg
as	Dr Arnold Schwab, 8636 Wald
SF	Schwyzer Fahrlehrerverband (Association schwyzoise des moniteurs de conduite), 8862 Schübelbach
ASMC ZG	Association suisse des moniteurs de conduite, section Zoug 6345 Neuheim
SoB	Sonnenberg, Heilpädagogisches Schul- und Beratungszentrum, 6340 Baar
rs	René Spatz, 6313 Menzingen
SRC	Swiss Resuscitation Council, 3006 Berne
ASS	Alliance suisse des samaritains, 4601 Olten

CSS	Corps Sanitaire Suisse, 4654 Lostorf
Studach	Studach Entsorgung Mulden Personentransporte, 9053 Teufen
TCS AG	Touring Club Suisse, section Argovie, 5070 Frick
TCS TG	Touring Club Suisse, section Thurgovie 8570 Weinfelden
tl	Transports publics de la région lausannoise SA 1020 Renens 1
Uber	Uber (uniquement adresse électronique)
UFV	Urner Fahrlehrerverband (Association uranaise des moniteurs de conduite), 6467 Schattdorf
us	Ugo Suter, 6604 Locarno
vb	Valérie Buol, 1433 Suchy / 1400 Yverdon-les-Bains
VAZ	Verkehrsausbildungszentrum Erstfeld AG (Centre de conduite Erstfeld) 6472 Erstfeld
VerTug	Verkehrszentrum Tuggen AG, 8856 Tuggen
SPC	Société Suisse de Psychologie de la Circulation 3007 Berne
VRS-ASA	Association Suisse des Ambulanciers, 6210 Sursee

ASSPP	Association Suisse des Sapeurs-Pompiers Professionnels 8036 Zurich
VSBL LU	Verband der Schulpflegen und Bildungskommissionen Kanton Luzern, 6210 Sursee
UMS	Union maraîchère suisse Verband Schweizer Gemüseproduzenten 3001 Berne
VSL LU	Verband Schulleiterinnen und Schulleiter Kanton Luzern, 6130 Willisau
VS ZG	Verkehrsschule Zug, 6300 Zug
VSZ TG	Verkehrssicherheitszentrum Thurgau AG 8570 Weinfelden
WAB ZCH	WAB Zentralschweiz AG, 6017 Ruswil
Vorankommen	Vorankommen.ch, Walter Portmann, Fahrlehrer-Weiterbildungsstätte 6017 Ruswil
WB	Weiterbildungsseminare GmbH, 6332 Hagendorn
ZFV	Zürcher Fahrlehrer Verband (Association zurichoise des moniteurs de conduite), 8180 Bülach
ZVS	Zentrum für Verkehrssicherheit AG 8200 Schaffhausen
2PA	2PA AG, 5610 Wohlen

**1.7 Divers GR = ASMC**

Albano Cortesi 7503 Samedan
Andi Rudolf 7430 Thusis
Association des moniteurs de conduite, section GR et FL 7302 Landquart
Beat Vonlanthen 7551 Ftan
Bruno Schlegel 7302 Landquart
Christian Rauch 7525 S-chanf
Christian Wihler 7000 Coire
Cla Schur 7206 Igis
Daniel Hiestand 7206 Igis
diebündner ag 7000 Coire
Dominique Schlegel FL-9494 Schaan
Ernst Kern 7000 Coire
Fritz Lampacher 7000 Coire

Hans-Peter Buchli 7152 Sagogn
Heimi Joos 7015 Tamins
Heribert Kitzinger FL-9486 Schaanwald
Luca Zanolari 7000 Coire
Marcel Gradolf 7205 Zizers
Moggi 7505 Celerina
Natalia Cagienard 7000 Coire
Reto Derungs 7000 Coire
Sabina Dopfer 7000 Coire
Sandro Muscas 7180 Disentis
Siro Zanolari 7500 St-Moritz
Tarcisi Derungs 7240 Küblis
Tino Item 7402 Bonaduz

Urs Purtscheller  
7550 Scuol

Ursin Domeni  
7151 Schluein

## 2. Contexte

Par sa décision du 26 avril 2017, le Conseil fédéral a pris connaissance du projet – mis en consultation – de révision des prescriptions relatives au permis de conduire et a autorisé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à ouvrir une procédure de consultation. Le délai pour déposer les avis a couru jusqu'au 26 octobre 2017.

Voici les principales modifications proposées :

- optimiser les formations à la conduite et les examens de conduite de telle sorte que les futurs conducteurs deviennent aptes, grâce à une approche plus globale que jusqu'à présent, à prendre part à la circulation routière motorisée de manière sûre ;
- exécuter autant que possible par voie électronique la procédure d'admission des personnes à la circulation routière ;
- remplacer tous les permis de conduire papier par les documents courants (cartes en plastique au format carte de crédit) ;
- lorsque c'est nécessaire et judicieux, harmoniser le contenu des catégories de permis de conduire avec celui en vigueur depuis le 19 janvier 2013 dans les États membres de l'UE.

## 3. Participants et statistique des avis reçus

Outre celles consultées systématiquement en vertu de l'art. 4, al. 2, let. a à d, de la loi sur la procédure de consultation<sup>1</sup>, 52 organisations ont été invitées à s'exprimer. Le DETEC a reçu 165 avis au total. Tous les cantons, 8 partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, 2 associations faitières nationales (sur les 3 des communes, des villes et des régions de montagne), 2 associations faitières de l'économie, 28 autres organisations (contactées) et 99 autres (non directement contactées) ont répondu au questionnaire. L'Union patronale suisse a expressément renoncé à exprimer son avis.

Le présent rapport n'enregistre pas séparément les avis des 28 participants à la consultation<sup>2</sup> du canton des Grisons (25 écoles de conduite, section GR et FL de l'Association suisse des moniteurs de conduite, une agence de publicité) et de la Principauté du Liechtenstein (2 écoles de conduite). Ces participants n'ont pas remis leur propre avis, mais celui de l'Association suisse des moniteurs de conduite, et sont donc inclus dans le sigle ASMC.

## 4. Résultats de la procédure de consultation

### 4.1 Aperçu des éléments clés de la nouvelle réglementation proposée

La majorité des participants à la consultation approuve la volonté d'optimiser la formation et les examens des futurs conducteurs ainsi que la formation complémentaire des titulaires d'un permis de conduire à l'essai. Il est possible de retenir les points suivants au sujet des principales nouvelles règles proposées :

- Le principe de miser davantage à l'avenir sur l'acquisition de compétences est incontesté. Mais il doit être mis en œuvre avec mesure.
- La majorité rejette le nouveau moment proposé pour suivre le cours de théorie de la circulation (avant l'examen théorique de base). La résistance vient surtout des milieux qui devraient organiser le cours (associations de moniteurs de conduite) et des autorités cantonales d'exécution (services des automobiles).
- Une grande majorité des cantons soutient la délivrance du permis d'élève conducteur aux personnes âgées de 17 ans, tandis que les partis politiques sont divisés sur cette question. Les moniteurs de conduite rejettent clairement cette proposition, tandis que l'ACS et le TCS la soutiennent.
- La proposition de n'autoriser les candidats âgés de moins de 25 ans à passer l'examen pratique de conduite en vue d'obtenir le permis de conduire pour voitures de tourisme que s'ils possèdent le permis d'élève conducteur depuis au moins un an est rejetée pratiquement à l'unanimité.

<sup>1</sup> RS 172.061

<sup>2</sup> Cf. ch. 1.7 de la liste des sigles et acronymes des participants à la consultation

- Une forte majorité rejette l'introduction d'une formation de base sur la technique de conduite en vue de l'obtention du permis de conduire pour voitures de tourisme.
- Une forte majorité approuve la réduction de la deuxième phase de formation (formation complémentaire pour les titulaires d'un permis de conduire à l'essai) à une seule journée. Les moniteurs de conduite, les prestataires de la formation complémentaire, quelques cantons et d'autres participants la rejettent, mais tout le monde approuve un allègement de la deuxième phase de formation.
- S'agissant de l'obtention du permis de conduire pour motocycles, une majorité préfère la variante « favorable à l'industrie » (cyclomoteurs dès 14 ans, motocycles légers dès 15 ans, motocycles dont la cylindrée ne dépasse pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance du moteur n'excède pas 11 kW dès 16 ans, motocycles dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW dès 18 ans) à la variante « axée sur la sécurité » (cyclomoteurs dès 14 ans, motocycles légers dès 16 ans, motocycles dont la cylindrée ne dépasse pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance du moteur n'excède pas 11 kW dès 18 ans, motocycles dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW dès 20 ans). Une majorité (notamment de 18 cantons) approuve certes le principe de renoncer à l'« obtention directe » de la catégorie A (motocycles d'une puissance non limitée), mais il y a aussi des voix importantes (notamment 3 partis politiques et 2 associations faïtières) qui se prononcent en faveur de son maintien. Les participants s'accordent pour dire qu'en cas de renonciation générale à l'« obtention directe » certaines catégories de personnes doivent quand même pouvoir en bénéficier (police, experts de la circulation).
- Une grande majorité approuve la proposition d'obliger les titulaires à échanger leurs permis de conduire papier contre des cartes en plastique au format carte de crédit. Presque tous les cantons (23) l'approuvent. En pratique, cet échange relève de leur compétence.

## **4.2 Procédure d'évaluation**

En raison de la multitude et de la diversité des réponses, le présent rapport ne peut mentionner que les points les plus fréquents et les plus importants. Mais tous les avis exprimés ont été pris en compte, pondérés et évalués (art. 8 de la loi sur la procédure de consultation) en vue de remanier le projet mis en consultation.

Le contenu de nombreux avis de participants non directement contactés – moniteurs de conduite, associations cantonales ou régionales de moniteurs de conduite, associations d'auto-écoles et centres de formation continue pour moniteurs de conduite – se recoupe avec celui de l'avis de l'Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC, directement contactée). Il en va de même pour les opinions exprimées par les membres de la Communauté d'intérêts des prestataires suisses de formation complémentaire (IGWAB-CH, directement contactée). Ces avis ont été dépouillés de la manière suivante : les sigles des participants à la consultation sont mentionnés sous « Remarques, critiques, propositions » pour des raisons de transparence ; ils figurent sous « Total intermédiaire » dans les tableaux statistiques ; chaque ligne « Total » inclut ces participants sous ASMC et IGWAB-CH.

Dans ce rapport, les opinions exprimées ont été fortement raccourcies et limitées à l'essentiel. Les propositions et les remarques similaires ont été résumées. Les sigles utilisés sont énumérés sous le ch. 1.

### 4.3 Avis sur le projet d'ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière (projet OAPC)

#### 4.3.1 **Éléments principaux**

##### 4.3.1.1 **Compétences**

Acceptez-vous que les compétences proposées soient transmises et évaluées lors des formations initiales obligatoires, des examens de conduite et de la formation complémentaire (art. 110 en relation avec l'annexe 9, art. 67 et 70 en relation avec l'annexe 10, art. 72 en relation avec l'annexe 11, ch. I, II et III) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	2	0
Partis	4	0	5
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	20	4	2
Autres (non contactés)	27	16	22
Total intermédiaire	76, dont ASMC : 13		
<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>22</b>	<b>31</b>

	Oui et non	
Cantons		
Partis		
Associations faitières		
Autres organisations (contactées)	2	
Autres (non contactés)	10	
Total intermédiaire	12, dont IGWAB-CH : 6	
<b>Total</b>	<b>6</b>	

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PLR, JLR, PSS, UDC ; USAM ; ACS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, FMS, CCDJP, MFK BS, motosuisse, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; Agrotec, APSR JU, ASMC TI, aw, fd, ERFA, FSA, FGLWFL, tf, EC CarPostal, FZ, jh, lfB, KBAV, gl, CE ONG, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, UFV, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH.

#### Remarques, critiques, propositions :

En général :

- La formation ne peut être axée sérieusement sur l'examen que si les services des automobiles garantissent que l'ensemble des compétences requises est contrôlé (ASMC, ASMM ; APSR JU, ASMC TI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VS ZG, VSZ TG).
- Notre « oui » porte surtout sur l'examen pratique de conduite. Les approches psychopédagogiques ne sont pas réalistes en tous points. Il est également possible d'intégrer les nouvelles compétences formulées à la formation sous sa forme actuelle (ASMC, ASMM ; ASMC TI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG).

- Le principe pédagogique et didactique de l'enseignement à visée pratique ainsi que les examens de conduite axés sur les compétences sont jugés modernes (CE ONG) ou favorables à l'amélioration de la sécurité routière (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- De même, l'accent mis sur la formation et l'acquisition des compétences devient un élément prépondérant pour l'accession à la conduite automobile, ce qui ne peut que favoriser l'amélioration de la sécurité routière (GE).

Annexe 9 : Formations obligatoires : compétences, contenu didactique, réalisation :

- Conformément aux objectifs du cours de théorie de la circulation, la formation pratique à la conduite doit aussi se référer à l'acquisition des compétences nécessaires (PLR, JLR).
- Le candidat à un permis d'élève conducteur ou de conduire a le droit inconditionnel de pouvoir s'informer des formations obligatoires à suivre en lisant un seul passage de l'ordonnance (AG). Les prescriptions applicables à la formation méthodologique et didactique doivent être intégrées dans l'annexe 9 de manière analogue aux instructions applicables aux cours de premiers secours. Si ce sont les cantons qui doivent les formuler, il n'y aura pas de prescriptions unifiées à l'échelle suisse (SO).

Annexe 11 : Examen pratique de conduite : compétences, objectifs d'apprentissage et contenu didactique :

- L'annexe 11 pourrait être abrégée et limitée aux règles essentielles (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Les détails des examens pratiques de conduite (notamment les compétences) peuvent être réglés, uniformisés et adaptés de manière plus flexible et plus pratique dans les directives 7 de l'asa (Exécution des examens pratiques de conducteurs) (AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- L'examen pratique de conduite doit continuer de mettre l'accent sur la détection d'erreurs (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Le droit européen règle déjà en détail les aptitudes et les comportements nécessaires (AG).
- La gestion des systèmes d'aide à la conduite pourrait aussi constituer un élément important de la transmission future des compétences lors de la formation pour la catégorie B. Les voitures deviennent de plus en plus multimédias, ce qui accroît le risque que le conducteur se laisse distraire (RC).

Non : BE, JU ; FREC, OV JU, QAED, ASEM ; pa, ca, ACS VD, am, kb, me, IG BS, sk, pal, te, sl, ll, tl, vb, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- La formation ne peut être sérieuse et axée sur l'examen que si les services des automobiles garantissent que l'ensemble des compétences requises est contrôlé (QAED, ASEM ; pa, VerTug, ZFV).
- Les compétences peuvent aussi être complétées dans la formation sous sa forme actuelle (ASEM).
- Nous accueillons favorablement l'idée de rendre l'enseignement global et axé sur les compétences. Il faut toutefois former les moniteurs de conduite et les experts en conséquence (ASEM).
- La proposition de ne prescrire des formations obligatoires plus que pour l'acquisition de compétences difficiles voire impossibles à évaluer dévalorise nettement la base essentielle de la formation à la conduite et l'importance de la profession de moniteur de conduite (ASEM).
- Le report de la charge administrative et des coûts de mise en œuvre de la mesure sur les formateurs et les écoles de conduite – donc sur le secteur privé – n'est pas acceptable (ACS VD).
- Les approches psychopédagogiques (andragogiques) ne sont pas réalistes en tous points (ACS VD, ASEM ; ZFV).
- Le contrôle des compétences ne garantit pas l'amélioration de la qualité de la formation, d'autant plus que les compétences sont déjà testées aujourd'hui (WB).

Annexe 9 : Formations obligatoires : compétences, contenu didactique, réalisation :

- Il faut approuver le principe de la transmission de compétences lors de la formation et de l'examen. Le projet laisse toutefois trop peu de liberté aux personnes impliquées pour des solutions individuelles appropriées. Une mise en œuvre sous la forme prévue dans le projet serait d'une part extrêmement chère et ne serait d'autre part guère réalisable en termes de personnel. C'est pour ces raisons que le canton de Berne rejette le changement de système en direction des compétences. Au lieu de cela, il recommande de reprendre les prescriptions de la directive 2006/126/CE (annexe II, ch. 9) (BE).
- Abroger le ch. 3 de l'annexe 9 : la formation proposée au ch. 3 de l'annexe 9 est difficilement réalisable et le rapport prix / gain en sécurité est disproportionné (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).

Annexe 11 : Examen pratique de conduite : compétences, objectifs d'apprentissage et contenu didactique :

- Le canton du Jura et l'OV JU rejettent l'énumération proposée des compétences dont il faut faire preuve lors de l'examen pratique de conduite, pour les mêmes raisons que celles que l'asa a énoncées dans les réserves à son avis favorable (cf. remarques de l'asa sur l'annexe 11 sous « oui »).

Oui et non : cp, IGWAB-CH ; BEOB, Drive Z, fzl, jw, mm, VAZ, VerTug, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Oui pour la formation. Non pour l'examen (cp, IGWAB-CH ; BEOB, Drive Z, fzl, jw, mm, VAZ, VerTug, Vorankommen, ZVS, 2PA).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, pvl, JDC, JDCVr ; UVS, USP ; CCCS, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, pa-fd-rs, ef, lf, FVO, Grischa WAB, ag, IAS, kf, me2, CarPostal, Reasco, SanA, SoB, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.1.2 Examen théorique de base

Acceptez-vous que les thématiques liées au véhicule, à la technique de conduite et à l'environnement<sup>3</sup> soient évaluées non plus lors de l'examen théorique de base, mais lors de l'examen pratique de conduite (avec des questions orales) (annexe 11, ch. VI.1.a) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	2	23	1
Partis	1	4	4
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	14	10	4
Autres (non contactés)	28	26	20
Total intermédiaire		63, dont ASMC : 16 IGWAB-CH : 4	
Total	46	43	31

Oui : LU, ZG ; JLR ; USAM ; ACS, UPSA, SPAA, FMS, FREC, motosuisse, RC, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, Agrotec, am, APSR JU, Deuschle, F., Drive Z, ERFA, pa-fd-rs, tf, EC CarPostal, lfb, jw, gl, mm, pal, te, sl, ll, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VS ZG, VSZ TG, WB, ZFV.

<sup>3</sup> Dans le droit en vigueur : annexe 11, ch. II.1.6, II.1.3 et II.1.2.3, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, RS 741.51

Remarques, critiques, propositions :

- Les questions orales lors d'un examen pratique doivent être autorisées pour mettre en évidence les compétences acquises (ZG, JLR ; ASEM).
- Les questions orales ne doivent pas raccourcir la partie pratique (conduite dans le trafic) (ASMM ; am, APSR JU, Drive Z, ERFA, tf, FREC, EC CarPostal, jw, mm, pal, sl, ll, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, vb, ASEM, VS ZG, VSZ TG, ZFV).
- Le nombre de questions et les thèmes d'examen doivent être clairement définis (ASEM ; APSR JU, VS ZG).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH ; JDC, JDCVr, PSS, UDC ; asa, ASTAG, ATE, cp, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC ; pa, ACS VD, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, me, FGLWFL, lf, FVO, FZ, fzl, jh, IG BS, KBAV, CE ONG, OFV, SF, UFV, VAZ, VerTug, SPC, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Proposition non conforme au droit européen. Une réglementation spéciale suisse ne paraît ni nécessaire ni judicieuse (AG).
- Les questions orales perturbent et gênent les examens pratiques de conduite tant pour les experts de la circulation que pour les candidats (AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Les questions orales conduisent à des problèmes linguistiques et de compréhension (TI) et ainsi à une inégalité des chances (ASMC ; ASMC TI, aw, kb, me, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, SPC), ce qui pourrait même aboutir ensuite à des demandes d'accompagnement par un interprète (AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). C'est pourquoi les questions ne doivent porter que sur des applications pratiques fondamentales et simples (BE).
- L'examen théorique et l'examen pratique de conduite doivent rester clairement séparés (AI, VD ; JDC, JDCVr ; cp).
- Les questions orales ne doivent pas raccourcir l'examen pratique de conduite (BE ; UDC ; ASTAG, ASMC ; ASMC TI, pa, ACS VD, aw, FGLWFL, lf, FVO, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, SPC), ou seulement de très peu (IGWAB-CH ; fzl, VAZ, VerTug, ZVS, 2PA).
- Le nouveau cours de théorie de la circulation ne traite plus les thèmes voulus et aucun module obligatoire ne transmet donc les compétences nécessaires pour passer l'examen pratique de conduite (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Il reste à savoir quelle influence les réponses des élèves conducteurs auront sur le résultat de l'examen (VD ; ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, SPC).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl ; UVS, USP ; CCCS, bpa, QAED, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, GrischA WAB, ag, IAS, kf, sk, me2, CarPostal, Reasco, SanA, SoB, SRC, ASS, CSS, UMS.

**4.3.1.3 Examen pratique de conduite**

Approuvez-vous les nouvelles méthodes d'examen (art. 74 en relation avec l'annexe 11, ch. VI) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	2	23	0
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	18	7	2
Autres (non contactés)	28	23	21

Total intermédiaire		53, dont ASMC : 13	
Total	51	40	32

	Oui et non	
Cantons		
Partis		
Associations faitières		
Autres organisations (contactées)	1	
Autres (non contactés)	6	
Total intermédiaire	7, dont IGWAB-CH : 5	
Total	2	

Oui : SG, SO ; PSS, UDC ; USAM ; ACS, UPSA, ATE, ASTAG, bpa, SPAA, FMS, FREC, motosuisse, Pro Velo, RC, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; Agrotec, am, APSR JU, fd, Drive Z, ERFA, pa-fd-rs, tf, ag, jh, lfb, IG BS, jw, gl, mm, pal, sl, ll, CE ONG, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VS ZG, VSZ TG, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Formuler l'annexe 11, ch. VI 1, let. d, comme disposition potestative : il faudrait renoncer à l'obligation inscrite dans le droit fédéral de s'asseoir à l'arrière lors des examens de motocycle (SG).
- Nous sommes favorables à l'obligation inscrite dans le droit fédéral de s'asseoir à l'arrière parce qu'elle garantit de meilleures possibilités d'évaluation que de suivre le motocycle. La conduite avec passager devrait durer au moins 30 minutes pour toutes les catégories de motocycles (SO).
- Annexe 11, ch. VI 2 : Un parcours des motocycles sur un terrain fermé à la circulation n'est réalisable que dans un très petit nombre de cantons en raison de la définition large que le droit fédéral donne des aires de circulation publiques (SG, SO).
- Nous approuvons l'harmonisation à l'échelle suisse de la course d'examen pour motocycle à effectuer sur un terrain fermé à la circulation. Cette disposition souligne l'importance de cet exercice de conduite dans l'examen de motocycle (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Annexe 11, ch. VI 2, let. a à e : Il est suggéré de formuler les manœuvres pour le parcours des motocycles de manière analogue aux directives 7 de l'asa, ch. 12 (SG, SO).

Le bpa approuve que l'évaluation s'effectue désormais sur la base des compétences constatées et non plus du nombre de fautes, puisque cela permet non seulement de favoriser l'autonomie des élèves conducteurs, mais aussi de tester leur capacité de décision et leur capacité de maîtriser des tâches supplémentaires. La condition à remplir est la possibilité d'une évaluation équitable et fiable des compétences lors de l'examen (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo ; CE ONG).

- Remplacer les art. 75 et 76, al. 1, par l'art. 12a OAC en vigueur. Sinon, les experts de la circulation ne seront plus du tout en mesure de réaliser correctement l'examen pratique, à cause de la rédaction constante du procès-verbal (SO).
- Nous sommes très favorables à un procès-verbal d'examen électronique, puisqu'il favorise une homogénéisation des procédures et des exigences d'examen cantonales (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, cp, CCDJP, MFK BS, OV JU, QAED, ASMC ; ca, pa, ACS VD, ASMC TI, aw, BEOUAB, kb, me, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, fzl, KBAV, OFV, SF, UFV, VAZ, VerTug, SPC, WAB ZCH, WB, Vo-rankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Annexe 11, ch. VI 1, let. d : Il faut laisser aux cantons le soin de décider si l'expert doit s'asseoir à l'arrière lors des examens pratiques de motocycle (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Il n'est nullement prouvé que le fait de s'asseoir à l'arrière améliore les possibilités d'évaluation ou la qualité (BE ; cp). Cela n'entraîne qu'une mise en danger inutile des experts de la circulation. Les pays voisins – à une exception près – ne connaissent pas non plus l'obligation de s'asseoir à l'arrière lors des examens de motocycle (BE). Le fait que les experts s'asseyent à l'arrière peut en outre entraîner une inégalité de traitement lors de l'examen de conduite, suivant la taille et le poids du candidat et de l'expert (BE, NE). Le maintien d'une certaine distance corporelle entre le candidat et l'expert milite aussi en défaveur de l'obligation de s'asseoir à l'arrière (BE, GE, NE). La simplification des exigences pour les véhicules d'examen des catégories A et A2 permet de se présenter à l'examen avec le motocycle utilisé pendant l'apprentissage de la conduite. Exiger un motocycle biplace adapté à l'examen va de nouveau inciter les candidats à louer un motocycle pour l'examen et va à l'encontre de la mesure ci-dessus (NE).
- Annexe 11, ch. VI 1, let. d : Au regard de la sécurité routière, nous sommes expressément favorables à l'instauration d'une obligation de s'asseoir à l'arrière normalisée par le droit fédéral (GR). Au nom de la sécurité routière, il faut s'asseoir à l'arrière sur les catégories lourdes pendant la course d'examen. C'est aussi conforme à la demande de rendre les examens de conduite plus exigeants afin de pouvoir réduire le nombre d'accidents (ZG).
- L'expert ne doit pas jouer le rôle du passager lors de l'examen pratique en vue de l'obtention d'un permis de motocycle des catégories A ou A2 : il y a trop de risques pour la sécurité et un trop grand risque d'inégalité de traitement selon le candidat et l'expert concerné (VD).
- Cela signifie également qu'il faudrait augmenter considérablement le nombre d'experts pour un même examen. C'est donc également économiquement peu viable. Et ceci alors que rien ne prouve qu'une telle mesure améliore l'efficacité de l'examen (cp).
- Annexe 11, ch. VI 2 : Un parcours des motocycles sur un terrain fermé à la circulation n'est réalisable que dans un très petit nombre de cantons en raison de la définition large que le droit fédéral donne des aires de circulation publiques (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Annexe 11, ch. VI 2, let. a à e : Il est suggéré de formuler les manœuvres pour le parcours des motocycles de manière analogue aux directives 7 de l'asa, ch. 12 (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Annexe 11, ch. VI 2 : Il est important d'effectuer toutes les manœuvres sur un terrain fermé à la circulation (gymkhana) et ceci avant de partir dans la circulation avec les candidats. En effet, un candidat qui serait manifestement trop peu sûr ne doit pas être admis à la circulation (JU ; OV JU).
- Remplacer les art. 75 et 76, al. 1, par l'art. 12a OAC en vigueur. Seules les compétences non remplies doivent faire l'objet d'un procès-verbal. Sinon, les experts de la circulation ne seront plus du tout en mesure de réaliser correctement l'examen pratique, à cause de la rédaction constante du procès-verbal (AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Remplacer l'art. 75 par l'art. 12a OAC en vigueur (inscrire toutes les compétences au procès-verbal) (GL).
- Annexe 11, ch. VII : Il faut garantir que le contrôle des compétences lors de l'examen soit complet (dans l'ensemble des cantons et des services des automobiles). Le non-respect de la conduite efficace sur le plan énergétique et respectueuse de l'environnement doit impérativement être un critère d'échec à l'examen (QAED).
- Alors que les véhicules d'examen des moniteurs de conduite doivent être équipés de doubles commandes et de rétroviseurs conformes à l'art. 10 OMCo, le frein à main des véhicules des accompagnateurs non professionnels n'a même pas besoin d'être accessible pour l'expert de la circulation. Il faut que tous les élèves conducteurs soient obligés de se présenter à l'examen avec un moniteur ou avec un véhicule servant aux écoles de conduite. Des conditions inégales en matière d'équipement des véhicules d'examen ont une grande influence sur le choix du parcours d'examen, facteur déter-

minant comme chacun sait pour évaluer de la même manière les compétences des candidats (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, SPC).

Oui et non : IGWAB-CH ; BEOBAB, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Oui pour la formation. Non pour l'examen (IGWAB-CH ; BEOBAB, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; CCCS, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, lf, FVO, Grischa WAB, IAS, kf, sk, me2, CarPostal, Reasco, SanA, SoB, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.1.4 Procédure d'admission

##### 4.3.1.4.1

Approuvez-vous la procédure d'inscription (art. 4 en relation avec les annexes 1 et 2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	21	5	0
Partis	2	1	6
Associations faitières	0	1	2
Autres organisations (contactées)	13	5	9
Autres (non contactés)	44	5	25
Total intermédiaire	80, dont ASMC : 24 IGWAB-CH : 9		
Total	47	17	42

Oui : AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH ; PLR, JLR ; UPSA, asa, ASTAG, SPAA, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, ASMC, ASMM, ASETA, TCS, ASEM ; ca, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, tf, FZ, fzl, jh, lfb, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Si le moment actuel de la théorie de la circulation est maintenu (cf. ch. 2.1.1), la nouvelle procédure d'inscription est inutile et il reste possible de déposer une demande de permis d'élève conducteur (AG, AR, BS, GR, SH, SO, NW, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Il ne saurait incomber à l'autorité d'admission de confirmer l'identité des candidats. Seules les autorités qui délivrent les cartes d'identité ou les passeports peuvent le faire. Le contrôle d'identité doit aussi être possible dans le service. Mais un document d'identité conforme à la loi sur les documents d'identité doit être présenté à cet effet (AG).
- Annexe 2 : Pour permettre l'identification de la personne à l'examen théorique, les données personnelles doivent être complétées par une photo (FR).
- Annexe 1 : Cette annexe mentionne uniquement la curatelle de portée générale alors que d'autres types de curatelle peuvent priver une personne de l'exercice des droits civils (VD).
- Le lieu de travail n'est pas forcément le lieu de résidence à la semaine (VD).
- Il faudrait ajouter les « procédures en cours » au ch. 4, étant donné que rien ne figure dans ADMAS tant que le permis n'a pas été déposé ou la mesure exécutée (VD).
- Il faut supprimer que la date de l'examen ne peut être réservée que par Internet (FR, VD).

- À long terme, toute la procédure, y compris l'inscription, devra s'effectuer par voie électronique. L'identification formelle de la personne doit également être possible par voie électronique avec l'introduction de l'e-ID (PLR, JLR).

Non : BE, BL, JU, NE, VS ; UDC ; USAM ; FMS, motosuisse, OV JU, SC TI, 2roues ; pa, ACS VD, kb, me, EC CarPostal.

Remarques, critiques, propositions :

- Étant donné que l'entrée en vigueur de l'OAPC pourrait encore se faire attendre un certain temps, nous estimons impérativement nécessaire une révision générale des prescriptions en matière d'échanges de données et de formulaires sous l'angle des possibilités de cyberadministration en perspective (BE).
- Les indications détaillées, notamment depuis « N. B. : » à la fin de l'annexe 2, vont trop loin. La confirmation ne devrait en principe pas contenir d'informations générales comme celles d'un aide-mémoire. La possibilité de réserver les dates d'examen uniquement en ligne n'est pas valable pour tout le monde. L'identifiant et le mot de passe sont donc des éléments facultatifs du formulaire (BE). La phrase « La date de l'examen ne peut être réservée que par Internet » doit être supprimée afin de continuer de permettre les examens théoriques en accès libre (NE). Il est idéal d'avoir la photo, en couleur, sur l'attestation d'inscription pour l'authentification (NE).
- Art. 4, al. 1 : Nous sommes d'accord si la modification que nous proposons est intégrée (NE).
- Il faut maintenir la procédure actuelle (BL, JU ; OV JU ; kb, me).
- Si le moment de la théorie de la circulation est maintenu selon notre demande, la nouvelle procédure d'inscription est inutile et il reste possible de faire parvenir une demande de permis d'élève conducteur (VS).
- Il doit être possible de suivre l'examen théorique de base et le cours de théorie de la circulation avant d'avoir atteint l'âge minimum. La date d'inscription doit être avancée en conséquence (UDC ; USAM ; FMS, motosuisse, SC TI, 2roues). Les examens théoriques de base et le cours théorique de circulation devraient pouvoir être accessibles avant l'âge minimum requis dans un délai toutefois restreint pour que les connaissances acquises restent bien présentes (cp).
- Pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie AM, il faut prévoir une option permettant de choisir de passer l'examen théorique de base avec cours préalable de théorie de la circulation (comme pour les catégories A, A2, A1) ou un examen théorique de base réduit (comme pour la catégorie M) (UDC ; FMS, motosuisse, SC TI, 2roues).
- Le report de la charge administrative et des coûts de la mise en œuvre de la mesure sur les formateurs et les écoles de conduite – donc sur le secteur privé – n'est pas acceptable (ACS VD).
- Nous ne voyons pas pourquoi l'inscription aux examens ne peut se faire que de manière électronique. Cette mesure est discriminatoire et doit donc être revue (cp).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, pvl, JDC, JDCVr, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, ATE, bpa, Pro Velo, QAED, RC, SCPVS, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, pa-fd-rs, ef, lf, FVO, Grisca WAB, ag, IAS, kf, sk, me2, te, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SoB, SRC, ASS, CSS, UMS.

4.3.1.4.2

Approuvez-vous les conditions générales de délivrance (art. 3 et 5 à 8) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	19	6	1
Partis	1	1	7
Associations faïtières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	7	4

Autres (non contactés)	46	5	23
Total intermédiaire	84, dont ASMC : 25 IGWAB-CH : 9		
Total	50	19	37

Qui : AG, AI, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, TCS ; Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOUWAB, kb, fd, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, tf, FZ, fzl, jh, lfb, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, sl, ll, CE ONG, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 3 : La disposition suisse sur le domicile (cf. art. 23 CC) doit primer sur la reprise à l'al. 1, let. a à c, du règlement sur le domicile de l'art. 12 de la directive CE, parce que la première permet une constatation simple et claire du domicile dans la grande majorité des cas. La définition de la directive CE est souvent mise en échec dans ces cas clairs et ne doit être mise à contribution que dans les cas où le domicile ne peut être déterminé clairement par la règle de base suisse (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). La nouvelle réglementation semble moins claire et plus compliquée que les normes appliquées aujourd'hui (dispositions sur le domicile de l'art. 23 CC) (TI).
- Art. 5, al. 1 : L'application de l'exigence d'identification incontestable requiert, dans le nouveau droit tout comme aujourd'hui, une concrétisation par des instructions de l'OFROU (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) ou en annexe (SG).
- Art. 5, al. 3 : La deuxième phrase n'est pas applicable et contredit aussi la pratique actuelle (la supprimer) (SO).
- Art. 5, al. 3 : La troisième et la quatrième phrases ne sont pas applicables et contredisent aussi la pratique actuelle (les supprimer) (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 6 : Nous demandons de laisser l'assurance qualité des cours de premiers secours à la Confédération (AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Seul le cours de premiers secours permet de transmettre de façon ciblée les connaissances relatives à la sécurisation du lieu de l'accident, à la façon correcte d'alerter les secours ainsi qu'à l'assistance aux blessés jusqu'à l'arrivée des services professionnels. Le cas échéant, ce cours permet de prévenir (PSS ; ATE, bpa, CE ONG, Pro Velo) ou au moins de minimiser (PSS) les conséquences graves des accidents. L'alerte plus rapide des services de secours professionnels ne compense pas cet avantage. Suivant la situation ou le lieu de l'accident, l'arrivée des services de secours professionnels peut en outre demander un certain temps (PSS).
- Art. 8 : Le respect des exigences minimales en matière de facultés visuelles selon l'annexe 3 n'est en pratique jamais contrôlé pour les véhicules automobiles pour lesquels un permis de conduire n'est pas requis, ce qui par ailleurs ne constitue pas non plus un problème en pratique (supprimer l'al. 2) (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 8, al. 4, let. b, et 51, al. 1, let. c, ch. 3 : Porter l'âge à 70 ans est problématique du point de vue de la médecine du trafic. Le régime en vigueur devrait être maintenu (SO).

Non : BE, BL, JU, LU, VD, VS ; UDC ; cp, FMS, motosuisse, OV JU, SC TI, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, EC CarPostal, SoB.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 3 : La disposition suisse sur le domicile (cf. art. 23 CC) doit primer sur le règlement défini à l'al. 1, let. a à c, d'après l'art. 12 de la directive CE. La première permet en général une constatation simple et claire du domicile. La règle de la CE ne doit être mise à contribution que lorsque

- l'art. 23 CC ne permet pas de déterminer clairement le domicile. Il manque une compétence selon le domicile (VD ; cp) ; l'art. 23 CC doit primer sur la directive européenne (VD).
- Cette solution ne nous semble pas praticable et pourrait entraîner que les permis de conduire de l'étranger ne soient pas acceptés (compétence éludée) (BL).
  - La formulation ne devrait se référer qu'au domicile, à la résidence secondaire et à la résidence à la semaine (LU).
  - Un nouveau non-sens technocratique : qui pourrait contrôler durant 185 jours la présence d'une personne sur un site ? S'en tenir à la loi sur le contrôle des habitants de 1983 qui fixe à 90 jours la résidence secondaire ! Lieu de stationnement de la voiture, lieu d'activité et de vie principale (ca) !
  - Art. 5, al. 1 : Pour l'application de l'exigence concernant l'identité incontestable, il faut, comme aujourd'hui, une concrétisation par des instructions de l'OFROU dans le nouveau droit (JU, VS ; OV JU).
  - Art. 5, al. 1 : Il n'est pas suffisamment précisé comment l'identité du candidat doit être clairement établie (VD ; cp).
  - Art. 5, al. 3 : Recours à l'APEA uniquement dans les cas de curatelle de portée générale (BE). La curatelle de portée générale n'est pas la seule à priver de l'exercice des droits civils (art. 394, al. 2, et 396, al. 2, CC) (VD ; cp). L'APEA est responsable de la curatelle ; les communes ne peuvent plus donner de renseignements. Avec l'application actuelle, on devrait aussi faire une demande auprès de l'APEA. La meilleure variante est que les communes soient de nouveau autorisées à donner ce renseignement (BL). Il n'est pas de la compétence du SAN d'auditionner le candidat et son représentant légal en cas de refus. L'autorité de protection de l'enfant et de l'adulte doit trancher (VD ; cp).
  - Art. 5, al. 3 : La troisième et la quatrième phrases ne sont pas compréhensibles et elles contredisent la pratique actuelle (les supprimer) (JU, VS ; OV JU).
  - L'art. 7, al. 1, est incomplet : avant ou pendant un retrait provisoire [...], une interdiction provisoire, un refus provisoire [...], (LU). L'attestation d'inscription ne doit pas être délivrée pendant un retrait de durée déterminée du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire [...] (VD).
  - Les facultés visuelles changent au cours du temps. La disposition de l'art. 8, al. 3, OAPC est dangereuse et entraîne une dégradation de la sécurité routière (BE, BL).
  - Art. 8, al. 2 : Les exigences minimales en matière de facultés visuelles selon l'annexe 3 ne sont en pratique jamais contrôlées pour les véhicules automobiles pour lesquels un permis de conduire n'est pas requis, et cela ne présente pas non plus de problème en pratique (à supprimer) (BL, JU, LU, VS ; OV JU).
  - Art. 8, al. 3 : Les services des automobiles ne sont pas compétents pour vérifier que les exigences minimales sont remplies – ils doivent juste s'assurer que les professionnels ont attesté de l'aptitude ou non, avec ou sans lunettes (VD).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, QAED, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, pa-fd-rs, ef, lf, FVO, Grisch WAB, ag, IAS, kf, sk, me2, te, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.1.4.3

Approuvez-vous les attestations de cours électroniques (art. 112 en relation avec l'annexe 9, ch. 9.321) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	1	0
Partis	5	0	4
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	22	1	5

Autres (non contactés)	46	15	14
Total intermédiaire	99, dont ASMC : 24 IGWAB-CH : 8		
Total	67	17	25

Qui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PLR, pvl, JLR, PSS, UDC ; USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, ASMC, ASMM, SC TI, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, tf, EC CarPostal, FZ, jh, lfb, IG BS, jw, gl, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, SoB, rs, ASS, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Annexe 9, ch. 9.321 : Cette disposition doit être formulée de manière plus contraignante (avec « doit ») (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Il faut exiger que les prestataires de formation soient obligés de conserver le contrôle des présences durant trois ans après la délivrance de l'attestation (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Annexe 9, ch. 3.1 : Que se passe-t-il lorsque le test de niveau n'est pas non plus réussi lorsqu'il est repassé (SH) ? Il devrait être possible de passer trois fois le test de niveau. Il faut régler la procédure après trois échecs (p. ex. délai d'attente de six mois) (SO).
- Toutes les attestations de formation obligatoire doivent être enregistrées sur la plate-forme d'information SARI (BE, BL).
- Nous sommes enchantés que la procédure d'admission pour le permis de conduire doive s'effectuer autant que possible par voie électronique (GE ; PLR, pvl, JLR). À long terme, il faut toutefois que toute la procédure, y compris l'inscription, s'effectue par voie électronique (introduction de l'e-ID) (PLR ; JLR).
- Si les attestations de cours doivent être contrôlées par la police, il faut garantir que celle-ci ait accès aux données de ces attestations (CCCS).
- Elles impliquent une charge administrative importante pour les organisateurs de cours, surtout pour ceux qui ne disposent pas d'une base de données électronique. Il appartient au candidat au permis de conduire de présenter les documents nécessaires pour la formation à la conduite (ASS).
- Du fait de l'enregistrement électronique, l'inscription est traitée en temps réel, ce qui ne justifie pas une inscription avant l'âge minimum requis. L'inscription doit impérativement ne s'effectuer plus que sous forme électronique et non plus sur papier en sus (ASEM).

Non : LU ; ASETA ; ACS VD, kb, Emergency, me, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, sk, Reasco, SanA, SRC, CSS.

Remarques, critiques, propositions :

- L'attestation destinée à l'autorité cantonale doit être transmise par voie électronique. L'autorité d'admission peut autoriser des exceptions (LU).
- Le report de la charge administrative et des coûts de la mise en œuvre de la mesure sur les formateurs et les écoles de conduite – donc sur le secteur privé – n'est pas acceptable. L'objectif de réduction des coûts de la formation pour les élèves conducteurs n'est ni atteint ni prouvé (ACS VD).
- Le travail pour les organisateurs de cours est trop important. Il serait plus simple de remettre les attestations de cours électroniques aux participants (SRC). La question de la base de données n'est réglée nulle part (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, sk, Reasco, SanA, SRC, CSS), notamment lorsque les cantons suivent leurs propres méthodes et ne tiennent pas compte de l'IAS (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, Reasco, SanA, SRC, CSS). S'il y a une attestation de cours électronique, ne la

transmettre plus que par voie électronique et non pas également sous forme d'attestation sur papier (p. ex. pour les organes de contrôle) (KBAV).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, JDC, JDCVr ; UVS, USP ; ACS, RC, QAED, SCPVS, UTP ; Driving GR, ow, pa-fd-rs, ef, lf, FVO, Grisca WAB, ag, kf, me2, te, CE ONG, CarPostal, UMS.

#### 4.3.1.4.4

Acceptez-vous que le permis d'élève conducteur délivré aux élèves conducteurs devant être accompagnés lors de courses d'apprentissage soit valable pour une durée illimitée (art. 11, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	22	0
Partis	3	3	3
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	9	12	6
Autres (non contactés)	6	47	20
Total intermédiaire		84, dont ASMC : 22 IGWAB-CH : 9	
Total	22	53	31

Oui : GE, LU, VS ; PLR, JLR, PSS ; USAM ; UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, Pro Velo, ASETA, TCS ; Agrotec, fd, ag, gl, te, rs.

#### Remarques, critiques, propositions :

- L'abrogation des délais de validité du permis d'élève conducteur ainsi que les démarches administratives électroniques privilégiant le guichet virtuel sont des avancées majeures pour les citoyens et l'administration, qui voit ainsi ses tâches allégées (GE, VS). Cette mesure réduit judicieusement les charges liées aux contrôles dans les cantons (PLR, JLR).
- La possibilité d'un test confirmant l'aptitude à la conduite (p. ex. Schuhfried) doit subsister. Après tout, le test Schuhfried est validé scientifiquement, ce qui ne peut être dit sans restriction du test de psychologie du trafic en usage aujourd'hui. Il a également fait toutes ses preuves dans la pratique (LU, VS).
- Les questions et les incertitudes concernant les prolongations ou les renouvellements du permis d'élève conducteur sont supprimées (VS).
- La durée de validité en principe illimitée du permis d'élève conducteur est certainement une mesure de soutien pour la conduite accompagnée dès 17 ans. Mais il faut veiller à ce que cette mesure serve réellement à acquérir la pratique nécessaire de la conduite (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH ; JDC, JDCVr, UDC ; CCCS, asa, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, ASMM, SCPVS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, EC CarPostal, lf, FVO, FZ, fzl, jh, lfB, jw, KBAV, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, SoB, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

- La tendance européenne va vers une limitation de la durée de tous les permis de conduire (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- Nous ne souhaitons pas gérer des permis d'élève conducteur de durée illimitée dans nos systèmes (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Les avantages administratifs liés à un permis d'élève conducteur de durée illimitée (sans que la sécurité routière soit compromise) sont évidents (TI). L'argument de la moindre charge administrative n'est guère convaincant puisque c'est l'informatique qui l'assume (ASEM ; KBAV).
- Les élèves conducteurs ne doivent pas faire traîner l'obtention de leur permis. Une durée limitée est une motivation supplémentaire à terminer son permis dans des temps raisonnables (JDC, JDCVr ; RC ; Vorankommen).
- Il n'y a aucune raison plausible pour qu'un permis d'élève conducteur doive être valable à vie (AI, SO).
- Le risque est qu'une personne conduise toute sa vie ou durant de nombreuses années avec un permis d'élève conducteur sans jamais passer l'examen (BE, BL, SG, SH, SO, SZ ; UDC ; CCCS, SCPVS ; IfB, SoB, TCS TG, VSZ TG, Vorankommen). Il est inimaginable qu'une personne puisse conduire durant des décennies en étant accompagnée d'une personne titulaire d'un permis de conduire ayant peu ou même jamais conduit (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Limiter la durée de validité du permis d'élève conducteur (SG : p. ex.) à cinq ans (UR : ou à la date du prochain examen de contrôle) (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS ; VS ZG). Augmenter raisonnablement la durée (p. ex. à trois ou quatre ans) (JDC) / à trois ans (JDCVr) afin de permettre une certaine flexibilité (études, travail, armée, etc.) (JDC). Limiter la durée de validité du permis d'élève conducteur à quatre ans (BE ; Drive Z, jw, mm, ZFV) ou à deux ans (Drive Z, jw, mm).
- Maintenir la solution actuelle : limiter la durée de validité du permis d'élève conducteur à deux ans (JU ; FREC, IGWAB-CH, OV JU, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, am, APSR JU ASMC TI, aw, BEOWAB, FGLWFL, pa-fd-rs, ERFA, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, jh, IfB, KBAV, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VerTug, VAZ, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA).
- Les permis d'élève conducteur dont la durée de validité reste limitée sous le nouveau droit doivent être valables 18 mois (ZG).
- Cette proposition n'est objectivement pas justifiée (IGWAB-CH ; BEOWAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA).
- Cette nouvelle règle donne un signal erroné (CCCS). Une durée de validité illimitée du permis d'élève conducteur n'est pas favorable à la sécurité routière (BE ; CCCS, RC, SCPVS, ASEM ; ACS VD, EC CarPostal, KBAV) et récompenserait même l'absence de volonté de prouver les compétences de conduite lors d'un examen (BE, TG ; CCCS, SCPVS). Avec cette disposition, il vaudrait presque mieux renoncer à un nouvel examen après deux examens pratiques négatifs. La conduite accompagnée serait ensuite quand même légale (BL).
- La possibilité d'un test confirmant l'aptitude à la conduite (p. ex. Schuhfried) doit subsister (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SZ, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Après tout, le test Schuhfried est validé scientifiquement (BS, SG, UR, VD ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU), ce qui ne peut être dit de certains tests de psychologie du trafic utilisés aujourd'hui (AG, AR, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Il a également fait ses preuves dans la pratique (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Il convient de préciser que, lorsqu'un deuxième permis d'élève conducteur a été délivré après deux examens non réussis, le premier examen non réussi avec ce deuxième permis représente, du point de vue juridique, le troisième examen non réussi (AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Disposer clairement qu'il n'y a pas de troisième permis d'élève conducteur (BL).
- Le libellé de l'art. 7, al. 2, est difficilement compréhensible (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Et pourquoi donc ? Tous les autres permis et catégories sont limités de quatre à douze mois (ca) !

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, pvl ; UVS, USP ; ACS, FMS, motosuisse, QAED, SC TI, 2roues ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, GrischA WAB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

## 4.3.1.4.5

Acceptez-vous qu'une formation obligatoire réussie une fois soit en principe valable pour une durée illimitée (art. 113) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	5	21	0
Partis	3	2	4
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	15	11	1
Autres (non contactés)	14	48	11
Total intermédiaire		82, dont ASMC : 25 IGWAB-CH : 7	
Total	38	50	18

Oui : BL, GE, GL, LU, VS ; PLR, PSS, UDC ; USAM ; ACS, UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, motosuisse, Pro Velo, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; Agrotec, fd, ERFA, tf, ag, gl, te, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, SPC, VS ZG, VSZ TG.

Remarques, critiques, propositions :

- Ce serait une simplification (BL) / une optimisation (GE), mais qui ne devrait pas nuire à la sécurité routière (BL). Cette mesure réduit judicieusement les charges liées aux contrôles dans les cantons (PLR).

Non : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH ; JDC, JDCVr ; asa, CCCS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, ASMM, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, Emergency, me, FAid, FCTSA, FGLWFL, pa-fd-rs, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, IG BS, IAS, jw, KBAV, sk, mm, pal, sl, ll, OFV, Reasco, SanA, SF, SoB, SRC, ASS, ssk, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Limiter la durée de validité (SG : p. ex.) à cinq ans (FCTSA : au maximum) (SoB).
- Durée de validité analogue à celle des permis d'élève conducteur pour les courses devant être accompagnées (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS), sauf pour le cours de premiers secours (comme jusqu'à présent) (SO).
- Limiter la durée de validité à quatre ans. Reporter la durée de validité d'un permis d'élève conducteur à l'autre (BE).
- La validité de la formation obligatoire doit être limitée à deux ans (JU ; OV JU, ASMM ; ACS VD, am, pa-fd-rs, EC CarPostal, pal, sl, ll, vb), sauf pour les cours de premiers secours (JU ; OV JU).
- Limiter la durée de validité du cours de premiers secours à six ans (FCTSA, ASS).
- Limiter la durée de validité du cours de premiers secours à cinq ans (Emergency, FAid, IAS, sk, Reasco, SanA, SRC, CSS).
- Une formation qui n'est pas mise en pratique pendant longtemps perd de sa valeur et son contenu s'oublie (AI, NE, SO ; ASEM ; ACS VD, pa-fd-rs, KBAV, ZFV). Formation continue avec la participa-

tion active des assureurs, pour maintenir un niveau de compétences égal à l'évolution du trafic et des véhicules (ca) !

- Une durée de validité illimitée de la formation peut avoir une incidence négative sur la sécurité routière (CCCS).
- Il ne doit pas y avoir d'élèves éternels. Les règles changent (BE ; ASEM ; kb, me, SoB).
- Si elles ne se terminent pas par un examen, il est judicieux de limiter la durée de validité des formations obligations (Vorankommen). Parce que les compétences en premiers secours ne sont pas contrôlées lors de l'examen pratique de conduite (Emergency, FAid, IAS, Reasco, SanA, SRC, CSS). Une formation doit être validée par la réussite d'un examen pratique de conduite pour démontrer que le candidat dispose des compétences pour faire face à la complexité et à l'évolution de la circulation routière (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb). Aujourd'hui, une formation obligatoire n'a pas besoin d'être répétée lorsque les compétences acquises ont été démontrées lors d'un examen (IGWAB-CH, ASEM ; BEOB, Drive Z, fzl, jw, KBAV, mm, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZVS, 2PA). Oui à condition qu'un examen pratique de conduite ait été réussi (ASMM ; ZFV).
- L'obligation de prouver les compétences lors de l'examen de conduite ne tient pas compte du risque pendant les courses accompagnées. La répétition d'une formation obligatoire est favorable à la sécurité routière (ASEM).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, pvl, JLR ; UVS, USP ; QAED ; Driving GR, ow, ef, lf, Grischa WAB, jh, kf, me2, CE ONG, CarPostal, UMS.

#### 4.3.1.4.6

Acceptez-vous qu'un examen théorique réussi une fois soit en principe valable pour une durée illimitée (art. 66) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	5	21	0
Partis	3	2	4
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	8	2
Autres (non contactés)	18	36	19
Total intermédiaire	44, dont ASMC : 9	67, dont IGWAB-CH : 9	
Total	35	58	27

Oui : BL, GE, GL, LU, VS ; PLR, PSS, UDC ; USAM ; ACS, UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, motosuisse, Pro Velo, ASMC, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; ca, Agrotec, APSR JU, ASMC TI, aw, fd, tf, FZ, ag, gl, te, OFV, SF, ASMC ZG, rs, UFV, SPC, WB.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Ce serait une simplification (BL) / une optimisation (GE), mais qui ne devrait pas nuire à la sécurité routière (BL). Cette mesure réduit judicieusement les charges liées aux contrôles dans les cantons (PLR).
- Mettre périodiquement à jour les connaissances des conducteurs au sujet des règles et des modifications les plus importantes (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo) ou sensibiliser les conducteurs à s'informer sous leur propre responsabilité (PSS).
- Oui à condition qu'un examen pratique de conduite ait été réussi. Les résultats de l'apprentissage et donc le comportement plus sûr sont mieux ancrés lorsque la théorie et la pratique sont transmises avec le moins de décalage possible dans le temps (ASMC, ASMM ; APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, tf, FZ, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, SPC).

Non : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH ; JDC, JDCVr ; asa, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, RC, ASEM ; pa, ACS VD, BEOBAB, kb, Drive Z, ERFA, me, pa-fd-rs, lf, EC CarPostal, FVO, fzl, ag, jh, lfB, IG BS, jw, KBAV, mm, pal, sl, ll, SoB, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- De façon analogue à la durée de validité des permis d'élève conducteur pour les courses devant être accompagnées, limiter la durée de validité de l'examen théorique (SG : p. ex.) à cinq ans (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). L'examen théorique est valable cinq ans. Il ne doit pas y avoir d'élèves éternels. Les règles changent (SoB).
- Limiter la durée de validité à quatre ans (BE).
- Limiter la durée de validité à deux ans (FREC, IGWAB-CH, ASEM ; pa, ACS VD, am, BEOBAB, kb, Drive Z, ERFA, me, pa-fd-rs, lf, FVO, ag, fzl, jw, KBAV, mm, pal, sl, ll, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA). Il est illusoire de penser qu'au-delà de 24 mois les candidats puissent participer à la circulation routière en toute sécurité (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb). Les résultats de l'apprentissage et donc le comportement plus sûr sont mieux ancrés lorsque la théorie et la pratique sont transmises avec le moins de décalage possible dans le temps (VerTug).
- Une formation qui n'est pas mise en pratique pendant longtemps perd de sa valeur et son contenu s'oublie (AI, BE, NE ; pa-fd-rs, lfB, lf, FVO, RC).
- Les connaissances des règles de la circulation et en particulier des nouveautés sont en général insuffisantes. La répétition de l'examen théorique est rarement ordonnée (ASEM ; lfB).
- En raison des modifications constantes de la loi, l'examen théorique doit être repassé après un certain délai (SH).
- L'examen théorique doit pouvoir être reporté d'un permis d'élève conducteur à un autre, mais sur quatre ans au maximum (BE).
- Divergence difficilement explicable par rapport aux conséquences d'une annulation du permis de conduire à l'essai (SO).
- La durée de validité illimitée n'est judicieuse que pour un examen pratique de conduite réussi (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, ag, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Oui à condition qu'un examen pratique de conduite ait été réussi (pa, EC CarPostal, KBAV, VS ZG).
- Les résultats de l'apprentissage et donc le comportement plus sûr sont mieux ancrés lorsque la théorie et la pratique sont transmises avec le moins de décalage possible dans le temps (pa, EC CarPostal, KBAV).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, pvl, JLR ; UVS, USP ; CCCS, QAED ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grisca WAB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.1.5 Assurance qualité

Approuvez-vous les mesures minimales (art. 136 à 140 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	4	21	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	2	0	1
Autres organisations (contactées)	18	6	3

Autres (non contactés)	34	24	11
Total intermédiaire	60, dont ASMC : 7	51, dont IGWAB-CH : 5	
Total	53	46	23

Qui : AI, JU, SG, TI ; PSS, UDC ; USP ; USAM ; UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, FMS, FREC, motosuisse, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, SC TI, ASETA, TCS, UTP, 2roues ; pa, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, tf, FZ, jh, IG BS, jw, gl, mm, pal, sl, ll, CE ONG, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VS ZG, VSZ TG, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Il faudrait contrôler le rythme des mesures minimales proposées (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo ; CE ONG).
- La formation par apprentissage en ligne ne peut remplacer le temps de présence que si la qualité de la formation initiale et continue dans son ensemble n'en souffre pas (RC).

Art. 136 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- La pratique de l'assurance qualité pour les formations continues obligatoires a montré que les directives de la Confédération formulées de façon imprécise peuvent entraîner diverses interprétations et donc des différences entre les participants. Une présentation soignée des standards de qualité et des dispositions d'exécution permettrait d'économiser beaucoup de travail aux autorités de surveillance (combler les lacunes, lutter contre les abus) (SG, TI).
- Les exigences des audits sont décrites de manière trop peu concrète pour garantir la mise en œuvre pratique. Au lieu des art. 137 à 139, il faudrait éventuellement songer à énumérer toutes les tâches de l'assurance qualité dans un seul article, qui renverrait aux dispositions d'exécution (en annexe ou dans des instructions obligatoires de l'OFROU) (SG).
- Les collaborateurs des services des automobiles exerçant dans le cadre de l'asa devraient pouvoir continuer à auditer les prestataires et les enseignants des formations initiales et continues en vertu de l'art. 136, al. 2 (JU, SG ; OV JU).
- Nous sommes favorables à la possibilité de déléguer l'assurance qualité et approuvons sa délégation à une organisation nationale (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo ; CE ONG).
- Il faut définir le nombre maximal d'audits pour un individu par unité de temps (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, UFV).

Art. 136 et 139 (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, UFV) :

- Formation initiale et continue ainsi qu'examen des moniteurs de conduite : Les services des automobiles ne sont pas en mesure de contrôler leurs compétences. Ce contrôle doit donc impérativement être effectué par des experts actifs dans le cadre des examens professionnels fédéraux.
- Le nombre de formateurs à la conduite relevant de la responsabilité d'un moniteur de conduite catégorie C doit être limité à trois au maximum.
- Les examens de contrôle doivent être délégués à l'organisation du monde du travail responsable des brevets fédéraux de moniteur de conduite, de moniteur de conduite de motorcycle et de moniteur de conduite de camion.

Art. 138 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- Nous demandons un intervalle plus court (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo ; CE ONG). Un rythme de contrôle trisannuel est plus approprié (ATE, bpa, Pro Velo ; CE ONG).

Art. 140 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- Le contrôle qualité des examens de conduite doit rester de la responsabilité des cantons, dans le cadre d'audits internes (JU ; OV JU).

Non : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, QAED, ASEM ; ca, BEOWAB, Emergency, FAid, FCTSA, If, EC CarPostal, FVO, fzl, IfB, IAS, KBAV, sk, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, VAZ, VerTug, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 136 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- Il manque des standards de qualité. Ces standards et l'exécution de l'assurance qualité devraient être identiques pour tous les domaines, à l'exception d'exigences spécifiques (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Les directives « Surveillance et assurance qualité de la formation continue » édictées d'entente avec l'Office fédéral des routes le 18 janvier 2013 obligatoire devraient être adaptées aux prescriptions de l'OAPC et transformées en instructions de l'Office fédéral des routes (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- La responsabilité de l'assurance qualité des cours de premiers secours doit être laissée à la Confédération (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR ; VD, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS). La délégation de cette tâche aux cantons ne nous semble ni nécessaire ni judicieuse (GR). Les services des automobiles n'ont pas cette compétence (VD).
- Art. 136, al. 2, let. f : Cette tâche doit être confiée aux organisations du monde du travail, comme c'est le cas aujourd'hui, sans participation des cantons (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 136, al. 3 : Si les autorités cantonales délèguent les tâches d'assurance qualité à une organisation tierce, il serait judicieux que celle-ci en rende compte (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Pourquoi une nouvelle fois charger le bateau du côté des moniteurs de conduite plutôt que de les confirmer dans leur importante fonction pédagogique et formatrice ? Pourquoi leur imposer une journée supplémentaire de formation continue (ca) ?
- L'assurance qualité des moniteurs de conduite doit être confiée à l'Association suisse des moniteurs de conduite.

Art. 137 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- Les collaborateurs des services des automobiles exerçant dans le cadre de l'asa devraient pouvoir continuer à auditer les prestataires et les enseignants des formations initiales et continues en vertu de l'art. 136, al. 2. Si ces personnes de l'asa ne sont pas incluses, la nouvelle assurance qualité prescrite n'est pas applicable en termes de personnel et occasionnerait des coûts exorbitants, d'autant plus que les experts en assurance qualité doivent également remplir les exigences de l'art. 138, al. 3 (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR ; VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 138 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- Al. 1 : Si l'art. 138 est maintenu, il faudrait supprimer la phrase sur les cours de premiers secours conformément à notre demande sur la question 3.1.1 (BL, BS, FR, GR, NE, NW, SZ, TG, UR, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Des audits « au moins une fois tous les cinq ans » ne sont pas suffisants, même avec un système de planification sophistiqué. Il faut garantir des audits plus réguliers (QAED).

Art. 137 à 139 :

- La pratique de l'assurance qualité pour les formations continues obligatoires (formation en deux phases depuis 2005, formation continue des moniteurs de conduite depuis 2007 et formation continue des chauffeurs depuis 2009) a montré que les directives de la Confédération formulées de façon imprécise peuvent entraîner diverses interprétations et donc des différences entre les participants. Une présentation soignée des standards de qualité et des dispositions d'exécution permettrait d'économiser beaucoup de travail aux autorités de surveillance (combler les lacunes, lutter contre les abus) (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR ; VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

- La description des exigences applicables aux audits est trop peu concrète pour garantir la mise en œuvre pratique. Au lieu des art. 137 à 139, il faudrait éventuellement songer à énumérer toutes les tâches de l'assurance qualité dans un seul article, qui renverrait aux dispositions d'exécution (en annexe ou dans des instructions obligatoires de l'OFROU) (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR ; VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Il faut garder l'accumulation des différents audits dans des limites raisonnables (IGWAB-CH ; fzl, VAZ, VerTug, ZVS, 2PA) et limiter ces audits à un maximum (ASEM). Le nombre maximal d'audits pour un individu pendant une période de cinq ans doit être limité à 1 (sauf si des lacunes sont constatées) (IGWAB-CH ; BEOwab, fzl, VAZ, VerTug, ZVS, 2PA).

Art. 140 en relation avec l'annexe 9, ch. 8 et 9 :

- Art. 140, al. 1, let. b : Cette lettre doit se limiter aux prescriptions de la directive 2006/126/CE, annexe IV, ch. 4.1.3, et ne pas les renforcer (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Cette surveillance n'est en outre réalisable dans les cantons que si elle peut aussi être exécutée par des experts de la circulation du service des automobiles concerné, à condition qu'ils remplissent les exigences de l'art. 138, al. 3 (AG, AR, BL, BS, FR, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Les mesures proposées au sujet de la formation continue et du contrôle qualité des experts de la circulation sont disproportionnées par rapport à la contribution qu'un examen de conduite peut apporter à l'amélioration de la sécurité routière (BE).
- Les cantons ne pourraient garantir entre eux un contrôle qualité totalement indépendant pour tous les experts de la circulation – à la fréquence proposée. La délégation à des tiers serait certes possible, mais occasionnerait des coûts énormes et une bureaucratie injustifiable (BE).

Annexe 9, ch. 8.1111 :

- La formulation « conduite parfaite » déjà utilisée aujourd'hui est trop peu spécifique pour la mise en œuvre de l'assurance qualité. La supprimer ou la reformuler. Les détails pourraient être réglés dans des instructions de l'OFROU. Il est par exemple impératif de définir ce que sont les compétences techniques, pédagogiques et didactiques « nécessaires » et quels justificatifs de formation (p. ex. FSEA 1) doivent être fournis (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Annexe 9, ch. 8.1116 :

- L'assurance qualité devrait s'appliquer non seulement aux moniteurs de conduite et aux experts, mais aussi aux formateurs non professionnels (parents), puisqu'ils se chargent du travail principal de la formation dans le nouveau concept (pa-fd-rs).

Annexe 9, ch. 8.112 :

- La notion de « contrat de travail » est trop restrictive. Les prestataires de cours de premiers secours appliquent différents modèles d'affaires. Le but est que les règlements et le droit en vigueur soient respectés. Il ne faut pas restreindre les moyens contractuels (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS).
- Une assurance responsabilité civile d'entreprise valable durant la période de reconnaissance est exagérée puisque les assurances pourraient aussi être résiliées à tout moment (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, SanA, SRC, CSS). Une assurance responsabilité civile d'entreprise valable au moment de la reconnaissance ou de l'engagement contractuel nous semble suffisante (Emergency, FAid, IAS, KBAV, SanA, SRC, ASS, CSS).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS ; ACS, CCCS, SCPVS ; Driving GR, ow, ef, Grisch WAB, ag, kf, me2, CarPostal, SPC, UMS, WB.

#### 4.3.1.6 Modification des catégories de permis de conduire

##### 4.3.1.6.1

Acceptez-vous que les définitions des catégories de motocycles AM, A1, A2 et A au sens de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire soient reprises en toute souveraineté (art. 12, 14, al. 3, 15, al. 4, et 17, al. 2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	21	4	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	19	4	5
Autres (non contactés)	33	17	21
Total intermédiaire	76, dont ASMC : 8 IGWAB-CH : 8		
Total	60	26	35

Oui : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; CCCS, asa, ASTAG, ATE, bpa, cp, FMS, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, Pro Velo, RC, ASMC, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, ACS VD, Agrotec, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, ERFA, FGLWFL, lf, FVO, FZ, fzl, ag, jh, KBAV, gl, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

##### Remarques, critiques, propositions :

##### Art. 12 :

- Toutes les catégories doivent être définies à l'art. 12 (notamment catégories M, AM et A avec puissance, cylindrée et vitesse maximale), afin d'améliorer la convivialité (GR ; CCCS).
- Les informations sur les catégories devraient être complètes. Un renvoi à l'OETV, qui énumère ces données, est incommode et incompréhensible pour le non-professionnel et suscite en pratique de nombreuses questions (BE).
- La description des catégories devrait mentionner que la catégorie AM inclut également les quadricycles légers à moteur (BE).
- Cet article définit précisément les catégories de motocycles A1 et A2, mais non les catégories M, AM et A. Les définitions légales de ces dernières doivent être cherchées dans d'autres articles ou ordonnances, ce qui n'est pas convivial (ZH).
- Oui, sauf les 400 cm<sup>3</sup> prévus pour la catégorie A2. À modifier : 220 cm<sup>3</sup> (ASMC ; ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VerTug).

##### Art. 13 et 14 :

- Art. 13 et 14, al. 2 : Seul un examen théorique de base adapté est exigé ici (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Le droit de conduire des quadricycles légers à moteur seulement dès 18 ans est raisonnable. En revanche, le droit de conduire à 14 ans un train routier de 40 t avec la catégorie G et un cours de conduite de tracteurs de deux jours, lors duquel on tire une petite remorque vide le second jour, est extrêmement inquiétant pour la sécurité routière (Agrotec) !

Art. 15 à 17 :

- Lors de l'obtention de catégories de motocycles, il ne faut pas faire cadeau de catégories de véhicules automobiles (p. ex. catégorie F) (AG, AR, BS, GL, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Non : BL, JU, LU, VD ; USP ; SPAA, FREC, OV JU, ASMM ; pa, am, kb, Drive Z, me, ef, IfB, IG BS, jw, kf, mm, pal, sl, ll, tl, vb, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 12 :

- Ces catégories doivent continuer à donner le droit de conduire un tracteur (délivrer automatiquement la catégorie G). Le cours de conduite de tracteurs ne doit pas être obligatoire (USP).
- Modifier 400 cm<sup>3</sup> en 220 cm<sup>3</sup> pour la catégorie A2 (ASMM ; pa, Drive Z, jw, mm, ZFV).

Art. 13 et 14 :

- Art. 13 et 14, al. 2 : Un examen théorique de base adapté est exigé ici (BL, JU ; OV JU).
- Art. 14, al. 1 : L'âge minimum est de 14 ans (JU ; OV JU).
- Art. 14, al. 3 : Le permis de conduire catégorie AM ne devrait pas donner la catégorie F avant 16 ans (JU ; OV JU).
- La catégorie AM est superflue. L'âge minimum est à notre avis incompatible avec la sécurité routière. Mais si la réduction de l'âge minimum était mise en œuvre, il devrait aussi être permis de conduire dès 16 ans les véhicules automobiles jusqu'à 45 km/h. De nombreux parents trouvent que circuler en véhicule à deux roues est plus dangereux qu'en véhicule à quatre roues (BL).
- Les catégories M et AM n'exigent aucune formation obligatoire. La sécurité n'en est pas améliorée. Les jeunes utilisateurs des catégories M et AM devraient suivre une initiation pratique de base d'une durée minimale de quatre heures, pendant les quatre premiers mois de la période de validité du permis d'élève conducteur (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).

Art. 12 à 14 :

- Il n'est pas logique d'avoir une catégorie M à 14 ans (qui n'existe pas en Europe), une catégorie AM à 15 ans et une catégorie A1 à 16 ans. Il faut supprimer la catégorie M et la remplacer par la catégorie AM à 14 ans (possible selon les directives européennes) (VD).
- Il est dangereux de faire circuler les véhicules de la catégorie AM en groupe dans le trafic lors des examens pratiques, vu la faible vitesse et donc l'entrave à la fluidité du trafic. L'examen pratique devrait être remplacé par un examen théorique adapté et une formation pratique de base (VD).

Art. 12 à 14 :

- Étant donné que la catégorie F inclut aussi le droit à la catégorie G, l'intention d'améliorer la formation des conducteurs de véhicules automobiles agricoles (cours de conduite de tracteurs obligatoire à l'avenir pour la catégorie G) est contournée. Les catégories AM, A1, A2 et A ne doivent donc pas donner droit à la catégorie F (SPAA).

Art. 15 :

- Art. 15, al. 2 : La validité du permis d'élève doit rester conforme à l'art. 16 OAC actuel (JU ; OV JU).
- Art. 15, al. 3 : Il est indispensable que l'instruction pratique de base pour motocyclistes soit dispensée dans un délai aussi court que possible (JU ; OV JU).
- L'âge minimum doit être de 16 ans (VD).
- Il est inacceptable de « donner » une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup> aux jeunes conducteurs de 16 ans. Il est scientifiquement prouvé (psychologie du développement) que cette classe d'âge a de la peine à assumer la responsabilité de ses actions. Nous craignons une augmentation des accidents (IfB).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS ; ACS, UPSA, QAED, ASETA, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, pa-fd-rs, tf, Grischa WAB, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

## 4.3.1.6.2

Acceptez-vous que le nombre de « places » et non plus de « places assises » soit déterminant pour la classification dans les catégories B, C1, D1, C et D (art. 18, 22 et 28) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	0	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	2	0	1
Autres organisations (contactées)	20	2	6
Autres (non contactés)	46	4	24
Total intermédiaire	95, dont ASMC : 26 IGWAB-CH : 9		
Total	60	6	39

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; UVS, USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM ; ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, ag, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Cette nouvelle manière de compter les places est claire et accroît la sécurité juridique (AG, AR, BL, BS, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ce point constitue une simplification pour la mise en œuvre policière, puisque les places debout n'ont cessé de susciter des discussions (UVS).

Non : cp, UTP ; ca, pa, CarPostal, SoB.

Remarques, critiques, propositions :

- Cette mesure risque de préteriter un secteur déjà fortement impacté par les contraintes législatives en vigueur. Il devient de plus en plus difficile de trouver des chauffeurs pour ce type de transport, et nous restons convaincus que les personnes capables de conduire les véhicules en question le sont aussi pour les quelques places debout qu'il pourrait y avoir dans l'espace déjà restreint du véhicule concerné (cp).
- L'art. 28 ne contient pas seulement une nouvelle définition des places : il limite également la longueur des véhicules. Plusieurs entreprises de TP emploient aujourd'hui, en vertu de la situation juridique en vigueur, des conducteurs titulaires du permis de la catégorie D1 sur des véhicules de plus de huit mètres de longueur. Aujourd'hui, la durée d'utilisation des véhicules peut atteindre 14 ans. Les titulaires de permis de conduire de la catégorie D1 qui travaillent dans des entreprises de transports publics concessionnaires en trafic de ligne doivent pouvoir conduire des véhicules comptant seize places assises et non limités en longueur jusqu'à dix ans après la mise en vigueur de l'ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière (UTP).
- Nous soutenons en principe une harmonisation avec les prescriptions de l'UE puisqu'elle simplifie le trafic transfrontalier. La nouvelle disposition implique toutefois que de nombreux conducteurs de véhicules de catégorie D1 ne peuvent plus être employés puisqu'ils ne peuvent ou ne veulent pas passer l'examen de la catégorie D (p. ex. véhicules trop grands). La reconversion des conducteurs de la

catégorie D1 vers la catégorie D occasionne des coûts élevés aux entreprises de transport. La solution serait de maintenir les droits acquis des personnes qui conduisent déjà ces catégories. En outre, la catégorie D1 devrait inclure tous les véhicules jusqu'à 3,5 t sans limitation des places assises (CarPostal).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, FMS, motosuisse, QAED, SC TI, 2roues ; Agrotec, fd, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, pa-fd-rs, ef, Grischa WAB, jh, lfB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.1.6.3

Approuvez-vous la suppression, pour les catégories C1E et D1E, du critère selon lequel le poids total de la remorque ne doit pas dépasser le poids à vide du véhicule tracteur (art. 22 et 28) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	1	1
Partis	1	0	8
Associations faïtières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	0	11
Autres (non contactés)	45	3	26
Total intermédiaire	88, dont ASMC : 25 IGWAB-CH : 9		
Total	54	4	48

Qui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM ; ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, ag, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Entièrement d'accord (ASTAG ; EC CarPostal) ! On élimine ainsi une règle qui nous importunait jusqu'à présent (ASTAG).
- Cette règle est pratiquement inconnue de tous, n'a pas beaucoup de sens et est impraticable (TCS).
- La règle actuelle est complexe et inutile (Vorankommen).

Non : LU ; ca, pa, SoB.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Ce point doit être reconsidéré pour des raisons de sécurité routière : disproportion possible entre véhicule tracteur et remorque (LU).
- Remplacer dès lors la phrase pour qu'elle soit facile à comprendre ! Supprimer « outre ». Le nombre total de places, chauffeur compris, est de 2, 5, 9, 17, 52, etc. (ca).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, ATE, bpa, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, UTP, 2roues ; Agrotec, kb, Driving GR, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, jh, lfB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

## 4.3.1.6.4

Acceptez-vous que le permis de la catégorie C1E soit nécessaire pour la conduite d'un ensemble de véhicules composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont le poids total excède 3500 kg, lorsque le poids de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg (art. 24, al. 3, let. a) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	22	3	1
Partis	0	1	8
Associations faitières	0	1	2
Autres organisations (contactées)	13	4	11
Autres (non contactés)	47	2	24
Total intermédiaire	82, dont ASMC : 26 IGWAB-CH : 9		
Total	47	11	46

Oui : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; CCCS, asa, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, ASEM ; ca, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, ag, jh, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 18 : L'autorisation que donne la catégorie BE de tirer, sur le territoire national, des remorques dont le poids total excède 3500 kg est difficile à repérer pour le non-professionnel (BE).
- Dès lors qu'il s'agit de transports professionnels contre rémunération, les conducteurs sont soumis aux mêmes règles contraignantes que les chauffeurs professionnels de véhicules lourds (personnes et matériel). Pourquoi des mesures différentes pour le même travail avec simplement des véhicules plus légers ?? Les risques sont les mêmes pour le temps de travail, la conduite, la fatigue, la concentration (ca) !
- Adaptation aux directives européennes qui garantit la sécurité (ACS VD).
- Avec quel genre de véhicule la formation est-elle prévue (EC CarPostal) ?
- Ce serait très judicieux (Vorankommen).

Non : BL, JU, LU ; UDC ; USAM ; UPSA, ASTAG, OV JU, TCS ; pa, te.

Remarques, critiques, propositions :

- Ne peut être mis en pratique pour des raisons de faisabilité. La catégorie B devrait être limitée à 750 kg pour la remorque. Toute remorque plus lourde devrait passer par la catégorie BE (BL).
- Le permis d'élève conducteur de la catégorie BE doit toujours être délivré pour une durée limitée. La fixation d'un délai après coup est impraticable (BL).
- Cela pénalise grandement les PME et les artisans (JU, OV JU).
- Nous ne comprenons pas pourquoi la catégorie C1E devrait être nécessaire. La C1E est délivrée avec la BE si la C1 est disponible. La C1 devrait être obtenue préalablement à l'examen de conduite C1E (LU).
- Nous ne pouvons approuver ce durcissement par rapport au droit en vigueur. Les remorques lourdes (> 3,5 t) sont d'une part rarement utilisées et d'autre part, avec des véhicules tracteurs de la catégorie B, de toute façon limitées par le poids de l'ensemble étroitement calculé (pour des raisons techniques). Il n'est donc pas nécessaire d'innover (UDC ; UPSA, ASTAG). Complication inutile et dé-

stabilisante par rapport au droit actuel. En pratique, peu de véhicules sont en mesure de tirer des remorques de ce genre (USAM ; TCS). Trop compliqué pour le commun des conducteurs (te).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, ATE, bpa, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, UTP, 2roues ; Agrotec, kb, Driving GR, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, ef, GrischA WAB, lfb, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.1.6.5

Acceptez-vous que les codes 121 et 122 soient remplacés par les catégories P et P1 (art. 28, 33, 34) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	1	1
Partis	2	2	5
Associations faitières	2	0	1
Autres organisations (contactées)	19	1	8
Autres (non contactés)	45	6	22
Total intermédiaire	92, dont ASMC : 9 IGWAB-CH : 8		
Total	75	10	37

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; UVS, USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, ASETA, SCPVS, ASEM ; ca, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, kb, fd, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, EC CarPostal, lf, FVO, FZ, fzl, ag, jh, IG BS, KBAV, gl, pal, te, sl, ll, OFV, CarPostal, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Aucune obligation d'échanger le permis (UDC ; AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG ; UPSA, asa, ASTAG, CCDJP, MFK BS, ASMC, ASEM ; APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VerTug, VS ZG). Nous sommes heureux de voir qu'aucune obligation d'échanger les permis de conduire déjà délivrés au format carte de crédit n'est prévue (ZH).
- Le fait d'être désormais des catégories et non plus seulement des « chiffres supplémentaires » renforce et rend plus compréhensible leur importance (BE ; CCCS). Jusqu'à présent, ces codes n'étaient pas considérés comme des catégories autonomes (BE).
- Pour la police routière, il est important que les catégories P et P1 soient mentionnées dans le permis de conduire de façon analogue aux autres catégories (UVS ; GR, ZH ; CCCS).
- Il ne faut définir plus qu'une seule catégorie, par exemple P. Cette catégorie P doit pouvoir être délivrée après un examen théorique. Supprimer l'examen pratique (ZG).
- Art. 33 : Nous considérons la possession préalable de la catégorie B comme une condition importante pour prouver que les transports de personnes sont effectués par des conducteurs expérimentés (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo). La pratique actuelle non contrôlable est judicieusement corrigée (ATE, bpa, Pro Velo).
- P est-elle la catégorie principale et P1 une sous-catégorie ? Par ailleurs, la définition devrait être conforme ou analogue à l'OTR 2 en ce qui concerne le caractère professionnel (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV).

- Il est important que les catégories soient décrites précisément (p. ex. quelles sont les conditions nécessaires pour les bus scolaires ?) (EC CarPostal, CarPostal).
- Art. 33 : La catégorie P doit-elle donner la catégorie P1 vu que la catégorie P n'est pas limitée à un certain type de véhicule ? Si oui, ajouter la catégorie P1 à l'al. 4 (VD).

Non : LU ; PLR, JLR ; ASMM ; pa, Drive Z, jw, mm, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Il faudrait laisser les codes s'il n'y a pas de motifs matériels ou transformer tous les codes en catégories (p. ex. trolleybus). Les assimiler éventuellement aux catégories en lien avec les mesures administratives. Le droit de l'UE ne le prévoit pas (LU).
- La catégorie P est superflue et nous souhaitons sa suppression, conformément à la demande de la motion 17.3924. Tant l'examen théorique supplémentaire que l'examen pratique supplémentaire n'apportent aucune plus-value par rapport aux prescriptions de la catégorie B déjà contrôlées. Ils remplissent avant tout une fonction protectionniste et fiscale et limitent le marché pour les consommateurs sans améliorer la qualité (PLR, JLR). Nous ne comprenons pas pourquoi, contrairement aux catégories C et D, un contrôle supplémentaire est nécessaire pour la catégorie P (JLR).
- L'utilité de contrôles techniques annuels est minimale. Il faut donc étendre à la catégorie P le cycle normal des contrôles subséquents pour une voiture de tourisme de la catégorie B (JLR).
- Oui, à condition qu'il ne soit pas obligatoire d'échanger le permis (ASMM ; pa, Drive Z, jw, mm, ZFV).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, pvl, JDC, JDCVr ; USP ; ACS, FMS, motosuisse, QAED, SC TI, TCS, UTP, 2roues ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, lfb, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.1.6.6

Acceptez-vous que les codes 109 et 118 soient remplacés par la catégorie C2 (art. 22 et 25) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1
Partis	1	0	8
Associations faïtières	2	0	1
Autres organisations (contactées)	15	1	12
Autres (non contactés)	42	8	23
Total intermédiaire	83, dont ASMC : 24 IGWAB-CH : 8		
Total	51	11	45

Qui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; UVS ; USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, ASEM ; ca, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, fd, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, KBAV, gl, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 22 : Les voitures automobiles servant d'habitation n'appartiennent pas à la nouvelle catégorie C2. Les voitures automobiles servant d'habitation dont le poids total excède 3500 kg sont à régler séparément de façon analogue au droit en vigueur (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

- Aucune obligation d'échanger le permis (UDC ; AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Le fait qu'il s'agisse désormais de catégories et non plus seulement de « chiffres supplémentaires » rendra les exigences ou les mesures légales plus faciles à mettre en œuvre. Jusqu'à présent, ces codes n'étaient pas considérés comme des catégories autonomes (BE).
- Renvoi aux remarques sur le remplacement des codes 121 et 122 par les catégories P et P1 sous le ch. 4.3.1.6.5 (ZH ; UPSA, ASTAG).

Non : JU, LU ; OV JU ; pa, Drive Z, lf, FVO, jw, mm, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 23, al. 4 : Lors de la réussite à l'examen de conduite de la catégorie C1, la catégorie C2 ne peut être aussi octroyée, car celle-ci comprend les véhicules d'intervention indépendamment du poids total et du nombre de places (JU ; OV JU). Cet alinéa signifie que la personne concernée peut par exemple conduire des voitures d'habitation lourdes dont le poids total peut atteindre 40 t. La sécurité routière est compromise (lf, FVO).
- Exigence problématique. Le droit de l'UE ne le prévoit pas (LU). De nombreuses modifications relatives aux catégories ont été justifiées par le droit de l'UE et on lance maintenant une invention suisse avec la catégorie C2 (ZFV). Celle-ci ne cadre pas avec le droit de l'UE (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Les véhicules d'examen de la catégorie C2 doivent en tout cas présenter un poids effectif d'au moins 12 t, tout comme un camion d'auto-école (lf, FVO).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; USP ; ACS, ATE, bpa, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, TCS, UTP, 2roues ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, ag, lfB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.1.6.7

Acceptez-vous que la catégorie spéciale G40 soit remplacée par la catégorie G (art. 35, 37, 67, al. 2, et 127 à 129 en relation avec l'annexe 9, ch. 5) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	0	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	14	1	13
Autres (non contactés)	51	1	21

Total intermédiaire	92, dont ASMC : 29 IGWAB-CH : 9		
Total	54	3	44

Qui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, SPAA, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, ASMM, SCPVS, ASEM ; ca, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, fd, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, jh, lfB, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, Ver-Tug, UMS, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

## Art. 35 :

- Il faudrait indiquer clairement que la catégorie G ne vise que les véhicules agricoles spéciaux (AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Aujourd'hui, on ne construit pratiquement plus que des tracteurs « G40 » (SO ; ACS VD). Il faut donc formuler l'art. 147, al. 3, let. b, de telle sorte que l'autorisation actuelle de conduire des tracteurs roulant à 30 km/h ne soit pas perdue. Sinon, les titulaires devraient suivre un cours de conduite de tracteurs conformément à la nouvelle réglementation (SO).
- Les véhicules de la catégorie G40 deviennent de plus en plus exigeants pour le conducteur en raison de leur taille. Il serait donc judicieux que le nouveau droit requière aussi un cours supplémentaire pour obtenir la catégorie G40 (SG).

## Art. 37 :

- L'âge minimum devrait être relevé à 16 ans. Les conducteurs de 14 ans ne disposent en général pas encore de la compétence de réaliser des manœuvres difficiles avec des tracteurs et des remorques (AR).
- Il ne faut délivrer qu'un seul permis d'élève conducteur valable durant 18 mois. Il faut écrire ici aussi que l'examen théorique de base est adapté (cf. art. 67) (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Devoir délivrer un deuxième permis d'élève après six mois est compliqué et a un impact important sur l'activité des services des automobiles. Supprimer l'al. 3 et délivrer un permis d'élève valable 12 ou 18 mois. Variante : le permis d'élève est prolongé de six mois sur présentation de l'attestation de cours (VD).
- Nous sommes expressément favorables à l'obligation de suivre le cours de conduite de tracteurs, pour des raisons de sécurité routière (CCCS, SPAA). Le cours devrait être organisé de telle sorte que même les conducteurs âgés de 14 ans acquièrent la compétence de circuler de manière sûre et anticipative avec les véhicules et les remorques actuellement très larges ainsi que de maîtriser les manœuvres difficiles (CCCS).
- Étant donné notamment le poids de l'ensemble de 40 t autorisé aujourd'hui et le maintien de l'âge minimum de 14 ans, une combinaison de formation théorique et pratique se fait attendre (SPAA).
- La présentation de l'inscription au cours de conduite de tracteurs n'est pas suffisante pour obtenir un deuxième permis d'élève conducteur. Ne délivrer le permis d'élève conducteur qu'après la réussite de l'examen théorique de base, qui ne doit pas être valable pour une durée illimitée (ASEM).
- Le droit de conduire à 14 ans un train routier de 40 t avec la catégorie G et un cours de conduite de tracteurs de deux jours, lors duquel on tire une petite remorque vide le second jour, est extrêmement inquiétant pour la sécurité routière ! Pour les conducteurs âgés de 14 ans, le cours de conduite de tracteurs doit être limité au véhicule tracteur. Les remorques ne doivent être incluses que dès 16 ans et doivent être chargées afin que les conducteurs prennent conscience de la masse. Un poids lourd se déplace pratiquement à la même vitesse à l'intérieur d'une localité, mais doit remplir des exigences beaucoup plus élevées (Agrotec).

## Art. 127 à 129 en relation avec l'annexe 9, ch. 5 :

- Les cours de conduite de tracteurs prévus par l'annexe 9 sont judicieux (LU ; EC CarPostal).
- Art. 128 : La durée des cours doit être fixée sans inclure les pauses (sinon, il y a trop de différences entre les prestataires en ce qui concerne la durée des « petites » pauses) (VD).
- Art. 129 : L'autorité cantonale ne doit pas être compétente pour reconnaître le prestataire de cours (absence de compétence métier). Le cours doit être suivi auprès d'un organisme reconnu par l'organisation du monde du travail compétente (VD).

Non : USP ; ASETA ; pa.

Remarques, critiques, propositions :

- L'admission à la catégorie G doit rester comme jusqu'à présent (USP ; ASETA). Aucune nécessité d'agir (cours obligatoire de conduite de tracteurs) au vu de la statistique actuelle des accidents (USP).

- La modification proposée ne répond pas aux besoins : seuls quelque 20 % des titulaires de la catégorie G (30 km/h) obtiennent la catégorie G40 (40 km/h). Cette modification contraindrait environ 5000 adolescents par année à obtenir une catégorie de permis de conduire qui n'est pas nécessaire. Même si les nouveaux tracteurs immatriculés sont en majorité des versions roulant à 40 km/h, la vitesse de 30 km/h est très courante sur les véhicules destinés à la viticulture, à la culture fruitière et à l'agriculture de montagne. En outre, de très nombreux tracteurs roulant à 30 km/h sont encore utilisés dans les exploitations agricoles et continueront de l'être (ASETA).

Remarques uniquement (SPAA) :

- Nous soutenons fermement la modification proposée.
- Du point de vue de la prévention des accidents, nous considérons l'autorisation des remorques lors des courses d'apprentissage comme indispensable. L'instructeur peut ainsi se fonder sur l'expérience des remorques. On compte en Suisse plus de 100 000 remorques dont la vitesse maximale s'élève à 30 km/h de par leur construction et seulement quelques milliers de remorques à 40 km/h. Il est donc en grande partie garanti que l'on ne roule pas plus vite que 30 km/h. Il faut néanmoins limiter la vitesse maximale à 30 km/h pour les véhicules qui tirent des remorques (compléter l'art. 63 par un al. 4).
- Une limitation de la vitesse maximale à 30 km/h a également un sens lors du transport d'engins amovibles. Comme chacun sait, ces engins peuvent atteindre 3,50 m de largeur.
- Cette solution maintient au moins temporairement le statu quo pour la conduite des véhicules roulant à 30 km/h. Elle constitue un allègement pour la conduite des véhicules roulant à 40 km/h.
- Du point de vue de la prévention des accidents, il faut assumer la responsabilité de tirer des remorques chargées et de transporter des engins amovibles lors des courses d'apprentissage si une vitesse maximale de 30 km/h leur est applicable.
- La conduite et le transport de véhicules spéciaux restent interdits.

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS ; ACS, ATE, bpa, cp, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, TCS, UTP, 2roues ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, GrischA WAB, ag, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, VS ZG.

## 4.3.2 Autres propositions de modifications importantes : première phase de formations

### 4.3.2.1 Cours de théorie de la circulation

Acceptez-vous que le cours de théorie de la circulation (art. 118 à 120 et annexe 9, ch. 2) doive être suivi avant l'examen théorique de base (art. 15, al. 2, 16, al. 2, et 20, al. 2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	22	1
Partis	2	2	5
Associations faïtières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	15	11	2
Autres (non contactés)	16	35	19
Total intermédiaire		70, dont ASMC : 19 IGWAB-CH : 9	
Total	37	42	29

Oui : AG, FR, SG ; PLR, PSS ; USAM ; ACS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, FMS, FREC, motosuisse, Pro Velo, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; pa, Agrotec, am, fd, pa-fd-rs, EC CarPostal, jh, sk, pal, sl, ll, rs, tl, vb, SPC, WB.

#### Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Le contenu du cours de théorie de la circulation peut ainsi être contrôlé lors de l'examen théorique de base (AG ; PLR, PSS ; ATE, bpa, Pro Velo ; pa). L'examen théorique est judicieusement revalorisé (AG). Nous supposons en outre que les participants seront plus motivés à apprendre (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- En principe, rien ne milite contre une inversion de l'ordre. L'inconvénient est que celle-ci complique la saisie dans SARI (identification univoque impossible via FABER) (SG).
- Oui, mais le cours de théorie de la circulation doit être strictement différencié du code de la route. Les moniteurs de conduite qui donnent le cours de théorie de la circulation conformément aux règles forment à la prévention des accidents et à la perception des dangers, ce qui n'a rien à voir avec le code de la route. Si le cours de théorie de la circulation était avancé, les participants s'attendraient à une formation au code de la route afin de réussir l'examen théorique de conduite. Or tel n'est pas le sens de la sensibilisation au trafic (ASEM).
- Oui si le code de la route est intégré. Nombre d'élèves conducteurs réussissent l'examen théorique sans comprendre ce code. Le code de la route constituerait un soutien judicieux (WB).

Art. 15, 16 et 20 (chaque fois al. 2) :

- Dans le cadre de la formation professionnelle initiale de conducteur/trice de véhicules légers ou de conducteur/trice de véhicules lourds, l'apprenti(e) devrait pouvoir suivre le cours de théorie de la circulation et passer l'examen théorique de base avant 16 ans, à des fins d'harmonisation avec l'enseignement de l'école professionnelle (CCCS).

Art. 119 :

- Il faudrait prescrire le temps de formation effectif (sans les pauses) afin d'éviter les discussions sur la durée des petites pauses (AG, FR).

- Pour un cours de théorie de la circulation réussi, il suffit que les quatre modules soient répartis sur au moins deux journées. Il faut en outre accorder davantage de liberté aux prestataires pour l'organisation temporelle du cours (AG, FR, SG).

Annexe 9 :

- Ch. 2.31 : Il faudrait prévoir la remise électronique des documentations sur demande de l'autorité cantonale (les services des automobiles ont déjà développé une application informatique correspondante) (AG, FR).
- Ch. 2.41, 2.42 et 2.46 : Il faudrait reprendre les formulations correspondantes (mais plus claires et plus convaincantes) des instructions OFROU du 12 décembre 2007 concernant les cours de théorie de la circulation (AG, FR, SG).
- Ch. 2.43 : Il faudrait mentionner expressément la possibilité, pour les autorités cantonales, de déléguer l'approbation des supports de cours (AG, FR, SG).

Non : AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; JLR, UDC ; asa, ASTAG, cp, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, QAED, RC, ASMC, ASMM ; ca, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, lf, tf, FVO, FZ, fzl, lfb, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Le cours de théorie de la circulation est superflu. L'examen théorique suffit (JLR).

Art. 15, 16 et 20 (chaque fois al. 2) :

- La règle proposée avait déjà été instaurée une fois et n'avait pas fait ses preuves. C'est pour cette raison que l'on était passé au système actuel (AI).
- Le système actuel, où le cours de théorie de la circulation est suivi après l'obtention du permis d'élève conducteur, a fait ses preuves et devrait donc être maintenu (AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, RC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, lf, FVO, FZ ; BEOWAB, kb, Drive Z, ERFA, me, tf, fzl, lfb, jw, KBAV, gl, mm, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA).
- La raison d'être du cours de théorie de la circulation est qu'il permet au moniteur de conduite de discuter avec ses élèves d'exemples pratiques et de leurs propres expériences (AI, BE, GL, LU ; IGWAB-CH, RC ; BEOWAB, Drive Z, ERFA, tf, lf, FVO, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA).
- Une modification de l'ordre dans le temps compliquerait considérablement la saisie dans SARI (aucune identification univoque via FABER) (AR, BL, BS, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Une variante pourrait consister à diviser le cours de théorie de la circulation (BE, LU). Celui-ci transmettrait les règles de la circulation avant l'examen théorique et la matière du cours actuel de théorie de la circulation après l'examen théorique (BE).
- Pour suivre le cours de théorie de la circulation, il faut prévoir un délai (comme aujourd'hui pour les cours de formation complémentaire ou la formation pratique de base à la conduite des motocycles) (KBAV) et un âge minimum (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) :
  - quatre mois après l'obtention du permis d'élève conducteur (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ;
  - six mois après l'obtention du permis d'élève conducteur, faute de quoi la validité de ce permis expirerait (BL).
- Dans le cadre de la formation professionnelle initiale de conducteur/trice de véhicules légers ou de conducteur/trice de véhicules lourds, l'apprenti(e) devrait pouvoir suivre le cours de théorie de la circulation et passer l'examen théorique de base avant l'âge de 16 ans révolus, à des fins d'harmonisation avec l'enseignement de l'école professionnelle (UDC ; ASTAG).

- Nous serions bien plus favorables à ce que les candidats aient le libre choix de suivre les deux cours dans l'ordre qu'ils désirent (cp).
- Selon le nouveau droit, il serait déjà possible de suivre le cours de théorie de la circulation à l'âge de 16 ans (intervalle trop important avec la formation pratique) (tf).
- Il est économiquement irresponsable de restreindre encore davantage la marge de manœuvre des moniteurs de conduite (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- On peut craindre que le cours de théorie de la circulation soit délaissé au profit de la préparation de l'examen théorique et que la sensibilisation proprement dite au trafic soit insuffisante (kb, me, lfB).

Art. 118 :

- Comment voulez-vous inculquer aux jeunes des bases de comportements sécuritaires envers les autres usagers alors que toutes ces formations complémentaires obligatoires n'incluent aucun contrôle réel des acquis, juste une attestation de suivi desdits cours (ca) !

Art. 119 :

- Il faudrait prescrire le temps de formation effectif (sans les pauses) afin d'éviter les discussions sur la durée des petites pauses (AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, cp, CCDJP, MFK BS ; Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Il faudrait prescrire des leçons et non des heures, puis laisser aux pédagogues le soin de décider si les leçons dureront finalement 45 ou 50 minutes (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Comment calculer la durée de formation en ligne (VD) ?
- Al. 2 : Pour un cours de théorie de la circulation réussi, il suffit que les quatre modules soient répartis sur au moins deux journées. Il faut en outre accorder davantage de liberté aux prestataires pour l'organisation temporelle du cours (AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 120 :

- Ajouter le titulaire du brevet de moniteur de conduite (VD).

Annexe 9, ch. 2 :

- Ch. 2.31 : Il faudrait prévoir la remise électronique des documentations sur demande de l'autorité cantonale (les services des automobiles ont déjà développé une application informatique correspondante) (AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ch. 2.41, 2.42 et 2.46 : Il faudrait reprendre les formulations correspondantes (mais plus claires et plus convaincantes) des instructions OFROU du 12 décembre 2007 concernant les cours de théorie de la circulation (AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ch. 2.43 : Il faudrait mentionner expressément la possibilité, pour les autorités cantonales, de déléguer l'approbation des supports de cours (AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Le contenu des cours de théorie de la circulation devrait être remanié (AR, BL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Le thème de la conduite efficace sur le plan énergétique et respectueuse de l'environnement doit être intégré dans le cours de théorie de la circulation sous une forme appropriée et mentionné clairement dans les articles concernés (QAED).
- La première partie du cours doit être suivie en premier. L'ordre des autres parties peut varier (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Ch. 2.44 : Douze personnes au maximum devraient participer à la première journée de cours. Ensuite, deux élèves supplémentaires au maximum peuvent rattraper les dates qu'ils ont manquées (Drive Z, jw, mm, ZFV).

- À l'annexe 9, ch. 2, il faut préciser ce qu'atteste le prestataire ou le responsable de cours (la présence ou la participation uniquement, les objectifs atteints, etc.) et si ou comment il faut contrôler que les objectifs éventuels sont atteints (p. ex. au moyen d'un test final) (ASMC ; KBAV).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, pvl, JDC, JDCVr ; UVS, USP ; CCCS, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, ag, IAS, kf, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.2.2 Livret de formation

Acceptez-vous le livret de formation proposé (art. 111, 145, al. 2, let. b en relation avec l'annexe 9, ch. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324, et art. 15, al. 2, et 23t, al. 1, du projet d'ordonnance sur les formateurs à la conduite, projet OFCond) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	5	19	2
Partis	1	4	4
Associations faitières	0	1	2
Autres organisations (contactées)	10	12	6
Autres (non contactés)	9	46	19
Total intermédiaire		82, dont ASMC : 16 IGWAB-CH : 6	
Total	25	60	33

Qui : GL, LU, NE, SG, TI ; PSS ; UPSA, ATE, bpa, SPAA, FMS, motosuisse, Pro Velo, RC, SC TI, Zroues ; ca, Agrotec, APSR JU, fd, jh, te, rs, SPC, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 111 :

- Pour nous actuellement, il doit être possible de choisir entre un livret et une application smartphone (NE). Nous l'acceptons en principe, mais il faudrait chercher une solution électronique aussi complète que possible (SG). Le but du livret est compréhensible, tout comme son utilité. Il faut se demander s'il ne s'agit pas d'une obligation excessive qui finit aussi par contredire la volonté affichée par l'OFROU de faciliter le recours à la communication électronique (TI).
- Le livret de formation pour les moniteurs de conduite est judicieux et impérativement nécessaire. Il faut également obliger les accompagnateurs non professionnels à le tenir (2PA).
- Prendre conseil sur le système français (te).

Art. 145, al. 2, let. b, en relation avec l'annexe 9, ch. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324 :

- La formation par un accompagnateur privé doit être notée systématiquement dans le livret (ou l'application), quel que soit l'âge du candidat (NE).
- Supprimer le ch. 9.323 (SG, TI).
- Uniquement pour les moniteurs de conduite. Un livret de formation destiné aux personnes accompagnatrices non professionnelles leur donnerait le statut de quasi-moniteurs de conduite. Cela créerait une inégalité juridique par rapport aux moniteurs, qui doivent accomplir une formation complète et des cours de perfectionnement pour pouvoir exercer leur profession (APSR JU).

Non : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PLR, pvl, JLR, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMM, ASMC, TCS, ASEM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOUWAB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, lf, tf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, lfb, IG BS, jw, KBAV, sk, gl, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC

ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 111 :

- L'objectif visé avec le livret de formation est certes compréhensible, mais il existe déjà en pratique des instruments similaires, sur une base volontaire. Il n'est donc ni utile ni judicieux de créer une obligation impliquant un surcroît de travail considérable (AG, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; PLR ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Ce point contredit l'objectif, prescrit par l'OFROU lui-même, de chercher les solutions électroniques les plus complètes possibles (AG, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; PLR ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- La « documentation des accompagnateurs non professionnels » n'a que le statut d'une déclaration personnelle en ce qui concerne l'assurance qualité et la sécurité routière. Elle ne constitue donc pas un objectif à viser (SO).
- Travail administratif inutile (USAM ; AI, VD ; UDC ; ASTAG ; If, FVO). Il est difficile de se prononcer sur un tel document sans l'avoir vu et sans savoir de quelle manière il sera ou devra être utilisé (VD ; PLR, JLR).
- Dans l'enseignement professionnel de la conduite, ce livret n'apporte pas de plus-value par rapport à la fiche que le moniteur tient sur l'élève. Chez les accompagnateurs non professionnels, il pourrait même induire un faux sentiment de sécurité (BE).
- Si le principe même d'un livret peut sembler être une bonne idée, sa mise en vigueur risque d'être bien trop lourde pour un résultat qu'il sera difficile, voire impossible d'analyser, ceci dans une période où la recherche d'une simplification des procédures est prioritaire (cp).
- Pour être utile, le livret de formation doit contenir des objectifs pédagogiques que le moniteur de conduite valide durant les leçons de conduite réalisées selon un plan de formation précis (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Judicieux pour les moniteurs de conduite (IGWAB-CH, ASEM ; ACS VD, ERFA, fzl, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS), mais peu judicieux pour les accompagnateurs non professionnels (la qualité serait probablement trop variable) (IGWAB-CH, ASEM ; ACS VD, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS).
- Pour que les nouveaux conducteurs optent en faveur de la formation anticipée à la conduite et qu'en conséquence le taux d'accidents de tous les nouveaux conducteurs baisse au cours des deux premières années après l'examen pratique de conduite, la formation anticipée à la conduite ne doit pas être surchargée d'obstacles inutiles – comme le livret de formation (TCS).
- La carte de formation utilisée jusqu'à présent est suffisante. Avec un livret de formation pour les accompagnateurs non professionnels, ceux-ci s'attribueraient le statut de quasi-moniteurs de conduite. Il en résulterait une inégalité juridique par rapport aux moniteurs formés, qui doivent suivre une formation complète ainsi qu'une formation continue pour pouvoir exercer leur profession (ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, Drive Z, FGLWFL, tf, FZ, IfB, jw, KBAV, mm, OFV, SF, UFV, VS ZG, WB, Vorankommen, ZFV).

Art. 145, al. 2, let. b, en relation avec l'annexe 9, ch. 9.323 :

- Si le livret de formation est introduit malgré notre proposition, il ne doit pas être obligatoire pour les accompagnateurs non professionnels (AG, BL, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Travail administratif inutile pour les accompagnateurs non professionnels. Le livret doit en tout cas être facultatif pour eux (pvl).
- Un livret de formation a pour conséquence première d'augmenter les charges administratives et le temps à consacrer à ce type de documents, sans pour autant garantir un retour positif (cp).
- À tenir exclusivement sous forme électronique (pvl).
- Non contrôlable et donc inutile (kb, me).

- Les accompagnateurs se considèrent ainsi également comme des moniteurs de conduite et sont motivés à enseigner à l'élève conducteur, de manière éventuellement fautive ou incomplète, des thèmes que le moniteur de conduite n'a pas encore abordés pendant les heures de conduite. Les moniteurs de conduite sont dès lors contraints non plus d'enseigner, mais principalement de corriger des erreurs et de mauvais automatismes (tf).
- L'OrTra doit impérativement être associée au développement (volume, contenu, etc.) du livret de formation (KBAV).

Sans avis ou non concerné : AR, GE ; PBD, PDC, JDC, JDCVr ; UVS, USP ; ACS, CCCS, QAED, ASETA, SCPVS, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, ag, IAS, kf, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.2.3 Permis d'élève conducteur (catégorie B)

Acceptez-vous que le permis d'élève conducteur de la catégorie B puisse être délivré dès l'âge de 17 ans (art. 20, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	22	4	0
Partis	4	3	2
Associations faitières	2	0	1
Autres organisations (contactées)	12	10	6
Autres (non contactés)	6	49	19
Total intermédiaire		66, dont ASMC : 26 IGWAB-CH : 10	
Total	46	30	28

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH ; PLR, pvl, JLR, UDC ; USP, USAM ; ACS, UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FMS, CCDJP, MFK BS, OV JU, SCPVS, TCS ; ca, Agrotec, fd, gl, rs, WB.

#### Remarques, critiques, propositions :

- C'est acceptable dans la mesure où la conduite n'est autorisée que si elle est accompagnée (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- L'accèsion à l'âge de 17 ans à l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur peut amener une meilleure formation à la conduite par l'acquisition d'expérience (GE).
- À condition que soit introduite simultanément une durée minimale de possession du permis d'élève conducteur (TI).
- Il faudrait étudier une formation de base obligatoire de une à deux heures sur la technique de conduite avec un moniteur de conduite avant que les nouveaux conducteurs acquièrent de la pratique en étant accompagnés par un particulier (ACS).
- Oui si une procédure de formation cadrée est mise en place pour le moniteur de conduite et l'éventuel accompagnateur (ca).
- Oui, mais sur le modèle de l'Allemagne ou de l'Autriche (sécurité routière) (WB).

Non : BE, NW, SH, UR ; PDC, JDCVr, PSS ; ATE, bpa, FREC, IGWAB-CH, Pro Velo, QAED, RC, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, gb, BEOWAB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, jh, lfB, IG BS, jw, KBAV, mm, pal, te, sl, ll, OFV, as, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, SPC, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- La limite d'âge actuelle (âge minimum de 18 ans) doit être maintenue (BE, NW, SH, UR ; JDCVr, PSS ; bpa, ATE, IGWAB-CH, FREC, ASEM ; tf, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, lf, FVO, FZ, fzl, jh, lfB, jw, KBAV, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, as, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, Vorankommen, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Il faut renoncer à abaisser l'âge minimum pour des raisons de sécurité routière :
  - aucune mesure d'accompagnement n'est prévue (p. ex. formation minimale pour les accompagnateurs) (BE ; RC ; lfB, SPC) ;
  - il n'y a besoin de justifier d'aucune pratique minimale de la conduite (BE ; lf, FVO) ;
  - il serait possible de passer l'examen pratique de conduite dès le 18<sup>e</sup> anniversaire, avec pour conséquence qu'environ 40 000 jeunes conducteurs circuleraient sur la route six mois plus tôt (PSS ; IGWAB-CH, ATE, bpa, Pro Velo, ASMC, ASMM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, tf, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA).
- Cette disposition annulerait au moins en partie l'effet de la durée plus longue de l'apprentissage de la conduite (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo ; pa, tf).
- Il est (extrêmement) incertain que ce point négatif de l'exposition plus longue aux dangers soit compensé par l'effet positif de la durée plus longue de l'apprentissage de la conduite (ASMC, ASMM ; APSR JU, ASMC TI, FGLWFL, FZ ; aw, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV). Il n'est en outre pas prouvé que cette disposition ferait augmenter les heures de pratique, puisqu'il n'est guère possible de contrôler sérieusement les kilomètres parcourus par les élèves conducteurs (ASMC ; ASMC TI, aw, kb, me, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- L'âge de 18 ans est judicieux et conforme au degré de maturité des adolescents (IGWAB-CH, RC, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, tf, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS TA, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, Vorankommen, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Ce modèle ne saurait garantir que les nouveaux conducteurs bénéficient d'une expérience supplémentaire de la conduite (FREC, IGWAB-CH, RC ; am, gb, BEOBAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, fzl, jw, mm, pal, sl, ll, TCS, AG, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA).
- Comme compromis, il serait envisageable que l'examen pratique de conduite de la catégorie B puisse être passé au plus tôt six mois après le 18<sup>e</sup> anniversaire, ce qui signifierait que le permis d'élève conducteur serait délivré au plus tôt à l'âge de 17 ans et demi. Avec le permis d'élève conducteur d'une année, la date la plus précoce possible pour obtenir le permis de conduire correspondrait de nouveau à peu près au statu quo (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Les deux heures de pratique dédiées au freinage et à la conduite respectueuse de l'environnement ne constituent pas un complément convaincant (IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, ZVS, 2PA).
- Les conducteurs ne sont pas tous aptes à être accompagnateurs (risque de formation « fausse ») (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA). Une bonne formation par le moniteur de conduite doit être soutenue par les non-professionnels, mais non prise en charge par eux (ZfV).
- Il n'est pas possible de comparer avec d'autres pays puisqu'il y a d'énormes différences entre les modèles (RC ; kb, me). À l'étranger, la conduite à 17 ans n'est le plus souvent autorisée qu'avec des moniteurs de conduite (IGWAB-CH ; WAB ZCH : ou sous certaines conditions) (IGWAB-CH ; Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Cela ne répond à aucun besoin social (PDC ; RC ; kb, me). Au contraire, les nouveaux conducteurs attendent aujourd'hui en moyenne plus longtemps avant de commencer une formation à la conduite (RC ; kb, me).

- L'argument de l'économie d'énergie n'est ni exact ni compréhensible (IGWAB-CH ; Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA). Une possibilité du point de vue écologique est la formation anticipée sur simulateur. Mais celle-ci ne requiert pas de permis d'élève conducteur (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Les jeunes adultes devraient d'abord apprendre à gérer l'alcool, la fatigue et leurs propres impulsions avant de prendre le volant. Nous avons en Suisse un si bon réseau de TP : ils devraient aussi apprendre à s'en servir (pa-fd-rs)
- La Suisse obtient les meilleures notes dans le domaine de la sécurité routière. Il est absurde de réinventer le système de formation et de formation continue, qui est bon. Des adaptations modérées sont nécessaires, mais doivent passer par la formation et la formation complémentaire obligatoire, ainsi que par les examens (ZFV).

Sans avis ou non concerné : PBD, JDC ; UVS ; CCCS, motosuisse, SC TI, ASETA, UTP, 2roues ; Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, ag, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.2.4 Formation de base sur la technique de conduite (catégorie B)

Approuvez-vous la mise en place d'une formation de base sur la technique de conduite pour les candidats au permis de conduire de la catégorie B (art. 20, al. 2, et 121 à 123 en relation avec l'annexe 9, ch. 3) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	22	1
Partis	2	3	4
Associations faïtières	0	1	2
Autres organisations (contactées)	10	12	9
Autres (non contactés)	6	49	17
Total intermédiaire		87, dont ASMC : 14 IGWAB-CH : 10	
Total	21	63	33

Qui : FR, NE, SG ; PSS, JDCVr ; ACS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, FMS, Pro Velo, RC, ASMM, SCPVS ; Agrotec, fd, EC CarPostal, gl, rs, SPC.

#### Remarques, critiques, propositions :

Art. 20, al. 2 :

- En lieu et place des cours L2 dont nous souhaitons la suppression. L'heure obligatoire prévue sur le thème du freinage d'urgence devrait également porter sur les questions relatives aux accidents propres à la jeunesse et à la manière de les éviter (JDCVr).
- Si le permis d'élève conducteur dès 17 ans est mis en œuvre, nous exigeons une extension de la formation de base (RC).

Art. 121 en relation avec l'annexe 9, ch. 3 :

- Mentionner une durée minimale de sept heures, idéalement plus. Mais il faut laisser aux moniteurs de conduite la compétence d'enseigner ce qui est nécessaire à l'élève lorsqu'il vient faire ses heures obligatoires de conduite (NE).

Art. 122 en relation avec l'annexe 9, ch. 3 :

- Nous demandons une augmentation du nombre d'heures (PSS ; ATE, bpa, EC CarPostal, Pro Velo). La personne qui apprend à conduire une voiture sans moniteur de conduite court un risque important

que des erreurs se glissent dans ses habitudes. Il y a donc besoin de leçons obligatoires supplémentaires avec un moniteur de conduite, notamment au début de la formation (ATE, Pro Velo).

- Une ou deux heures avec un moniteur de conduite devraient suffire (ACS).
- Une grande partie des nouveaux conducteurs apprennent aujourd'hui avec un moniteur de conduite, même si c'est seulement avec un minimum de leçons dans de nombreux cas. Nous soulignons expressément que la plupart des moniteurs de conduite ont à leur programme les deux thèmes du freinage (d'urgence) et de la conduite écologique ou le contenu didactique correspondant. Les deux leçons prévues ne sont donc qu'« une goutte d'eau dans la mer » (ASMM).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PLR, JDC, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, QAED, ASMC, TCS, ASEM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, gb, BEOBAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, jh, lfb, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, ZPA.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Une leçon sur le freinage et une autre sur la conduite respectueuse de l'environnement n'ont aucune utilité ni aucun sens. Ces deux thèmes font déjà partie aujourd'hui de l'examen pratique de conduite (AG, AI, AR, BL, BS, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU ; ACS VD, Vorankommen). Cette formation de base occasionnerait en outre un travail administratif disproportionné par rapport à son utilité très modeste (AG, AI, AR, BL, BS, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS ; Vorankommen).
- Le freinage d'urgence fait déjà partie intégrante de l'examen de conduite (LU ; kb, me, Grisca WAB) et la conduite efficace sur le plan énergétique ne peut se transmettre en une heure au début de la formation (LU). La conduite écologique ne peut pas être enseignée en début de formation si l'élève ne sait même pas changer les vitesses. Elle doit être enseignée tout au long de la formation (VD).
- Il n'est pas possible d'atteindre les objectifs visés en deux heures avec les nouveaux conducteurs (BE, VD ; FREC, cp, ASEM ; am, pa-fd-rs, lf, FVO, pal, te, sl, ll, QAED, tl, vb, ZFV). L'OACP prévoit des cours de conduite écologique d'une journée avec un objectif analogue alors que le groupe cible dispose d'une expérience de la conduite considérablement plus grande (lf, FVO). L'hypothèse d'une formation de base obligatoire comporte des avantages et son principe n'est pas rejeté. Une proposition aussi limitée apporte très peu à la formation du conducteur (TI).
- Deux heures de formation de base sur la technique de conduite donneraient un signal erroné : les candidats pourraient estimer à tort avoir suivi la formation obligatoire après les deux heures et ne plus avoir besoin d'heures de conduite professionnelles (BE ; ASEM ; pa-fd-rs).
- Les exigences de lieu empêchent les moniteurs de conduite de réaliser la formation lors d'une leçon de conduite conventionnelle. La formation nécessite un terrain comme ceux que les prestataires de formation complémentaire sont les seuls à posséder. De nombreux moniteurs de conduite ne sont donc pas du tout en mesure de réaliser seuls cette formation de base sur la technique de conduite s'ils veulent transmettre sérieusement son contenu (BE ; tf).
- Il faut que les personnes aient toujours la possibilité à l'avenir de se préparer exclusivement en privé à l'examen de conduite. Il est incontesté en revanche que le freinage d'urgence et l'efficacité énergétique doivent impérativement être évalués lors de l'examen pratique de conduite (PLR).
- Cette formation obligatoire n'apporte aucune plus-value. Le freinage d'urgence et la conduite « écologique » doivent faire partie de la formation de base donnée par les moniteurs d'auto-école et non l'objet de leçons spécifiques (JDC).
- Les véhicules ne cessent de devenir meilleurs et plus polyvalents (différentes propulsions, conduite autonome, etc.). L'excès d'informations techniques ne fait que distraire des thèmes réellement importants pour la sécurité, comme les règles de la circulation et le comportement au volant. En outre, la formation de base complique la procédure et donne l'impression de vouloir faire de l'argent. Personne ne conduit mieux grâce à une formation de base sur la technique de conduite (UDC). L'efficacité et le rapport coût/utilité de cette mesure suscitent des doutes (USAM ; TCS).

- Il est illusoire de penser qu'une partie de la formation complémentaire actuelle, transposée en formation dite de base, sera suffisante pour acquérir les bonnes pratiques (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- La proposition qui inclut deux leçons obligatoires auprès d'un moniteur de conduite :
  - paraît un peu maladroite (IGWAB-CH ; Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA).
  - est absurde (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jh, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, WB, ZVS, VSZ TG, WAB ZCH, ZFV, 2PA). Le freinage d'urgence doit être exercé au début et non à la fin de la formation. La conduite écologique fait partie de la formation principale et non du perfectionnement. Ces deux unités sont déjà suffisamment exercées aujourd'hui (WB).
  - est incompatible avec une meilleure sécurité routière (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, fzl, jh, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA). On conduira encore davantage sans professionnels (jh).
- Les personnes qui suivent leur formation auprès d'un moniteur (la forte majorité) sont déjà sensibilisées à ces thèmes aujourd'hui. L'expérience des prestataires de formation complémentaire montre qu'une grande expérience est nécessaire pour la conduite respectueuse de l'environnement (IGWAB-CH, ASMC, ASEM ; pa, ASMC TI, aw, BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Nous soulignons expressément que la plupart des moniteurs de conduite ont à leur programme les deux thèmes du freinage (d'urgence) et de la conduite écologique ou le contenu didactique correspondant (ASMC, ASEM ; pa, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, VS ZG). Les deux leçons prévues ne sont donc qu'« une goutte d'eau dans la mer » (ASMC, ASEM ; pa, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, VS ZG).
- On ne voit pas pourquoi ces deux thèmes – et ceux-ci seulement – ont été choisis comme leçons de conduite obligatoires. Le programme-cadre d'enseignement sur lequel se fonde notre avis énumère le freinage et la conduite écologique comme priorités 2 et 3. En outre, il est tout à fait possible de tester le freinage d'urgence. Selon le rapport explicatif, il est prévu de déclarer obligatoires en priorité les matières difficiles voire impossibles à évaluer (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, tf, FZ, lfb, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Le maintien de la seconde journée de cours permettrait d'atteindre un rapport coût/utilité nettement plus favorable à la sécurité routière (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- L'OFROU suppose que la conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique n'est pas transmise convenablement. Afin que cette conduite déploie durablement ses effets chez l'élève conducteur, conformément à la Stratégie énergétique 2050, il faut transmettre et développer l'attitude et la conduite « dès le départ » et durant une phase de formation plus longue. L'OFROU a approuvé ce principe. Le module 2 prévu ne peut que compléter le processus (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, tf, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Les prestataires de formation complémentaire (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA) et les formateurs (ERFA, TCS AG, TCS TG, VerTug, VSZ TG) défendent le maintien des deux cours (ERFA) (de sept heures chacun : IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, jw, mm, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA ; avec des adaptations du contenu : IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, jw, mm, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA). Ce n'est pas plus cher, mais plus efficace et plus durable (avec l'avantage de la dynamique de groupe en prime) (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Il faut définir clairement quand et comment les modules doivent être réalisés (IGWAB-CH, QAED ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- La technique de conduite est évaluée pendant toute la formation. La diminution des coûts de la formation pour les élèves conducteurs n'est pas garantie par cette mesure (ACS VD).
- Si cette formation de base sur la technique de conduite était repoussée à la toute dernière partie de la formation à la conduite, ce serait une source potentielle de danger, d'autant plus que tous les ac-

compagnateurs non professionnels circuleraient avec des véhicules dépourvus de doubles commandes (kb, me, Grischa WAB, me2).

- Le moniteur de conduite et l'accompagnateur doivent contrôler ensemble le processus d'apprentissage et documenter les heures de conduite (leçons). Une procédure analogue à la formation minimale de la catégorie D est envisageable (lf, FVO).
- Les deux leçons obligatoires ne sont rien d'autre qu'un exercice alibi (ASMC ZG). Comment peut-on en arriver à l'idée de réduire à deux heures la solide formation actuelle, répartie sur une journée ? Dans ce cas, seule une formation globale incluant tous les éléments importants pour la sécurité routière aurait du sens, mais elle n'est pas susceptible de réunir une majorité (ZfV).
- Une formation de base sur la technique de conduite de deux leçons coûterait à l'élève conducteur, au prix de 100 francs par leçon et de 50 francs pour la location d'un terrain fermé à la circulation, 250 francs au total, donc 100 francs de plus que jusqu'à présent (Grischa WAB).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, pvl, JLR ; UVS, USP ; CCCS, CSSP, KF, CCDJP, motosuisse, ASETA, swissfire, UTP, 2roues ; Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, ag, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.2.5 Admission à l'examen pratique de conduite (catégorie B)

Acceptez-vous que les candidats âgés de moins de 25 ans ne soient admis à l'examen pratique de conduite de la catégorie B que s'ils possèdent le permis d'élève conducteur depuis au moins un an (art. 20, al. 3) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	1	25	0
Partis	3	5	1
Associations faitières	0	1	2
Autres organisations (contactées)	8	13	7
Autres (non contactés)	6	51	16
Total intermédiaire		95, dont ASMC : 20 IGWAB-CH : 9	
Total	18	66	26

Qui : TI ; pvl, JDC, PSS ; ACS, ATE, bpa, SPAA, FMS, Pro Velo, RC, SCPVS ; ca, Agrotec, fd, ag, te, rs.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Il sera impossible de contrôler combien de kilomètres un élève parcourt effectivement au cours de l'année, mais il est pratiquement certain que le kilométrage moyen des élèves conducteurs augmentera, avec un bénéfice incontestable pour leur formation et pour la sécurité routière (taux d'accidents supérieur à la moyenne pour les nouveaux conducteurs âgés de 18 à 24 ans). Une solution de compromis pourrait consister à abaisser la limite à 23 ans (TI).
- Beaucoup trop restrictif. Les candidats devraient être âgés d'au moins 18 ans révolus pour être admis à l'examen pratique de conduite (si l'introduction du permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans est acceptée) (JDC).
- Le délai entre l'obtention du permis d'élève conducteur et l'admission à l'examen pratique de conduite doit couvrir une année, indépendamment de l'âge de l'élève conducteur (ACS).
- Afin de pouvoir appréhender toutes les situations de conduite et de trafic durant les différentes saisons, l'élève devra démontrer (carnet de l'élève conducteur) avoir conduit et acquis ces différentes compétences durant un laps de temps minimum d'une année avant de se présenter à un examen

pratique par le biais du moniteur de conduite (ca). Pour autant qu'ils profitent de cette période pour conduire et ne se contentent pas d'attendre que le temps passe, car ensuite ils ont le droit d'aller à l'examen (te).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PDC, PLR, JDCVr, JLR, UDC ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, ASMM, TCS, ASEM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BOWAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, jh, lfB, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Un conducteur apte à passer l'examen de conduite ne devrait pas être obligé d'attendre une année avant de pouvoir le faire (SH). Les personnes concernées ne comprendront pas pourquoi elles doivent attendre une année (AG, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, OV JU). La multiplicité des exigences dans le cadre de la formation professionnelle entraînera de nombreuses solutions particulières (AG, AR, BE, BS, FR, GL, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, OV JU).
- Cette proposition implique des charges bureaucratiques inutiles. La personne qui veut suivre une bonne formation peut déjà le faire aujourd'hui. Celle qui veut simplement passer rapidement l'examen pratique pourra aussi le faire dans le cadre de l'OAPC, puisque aucun minimum de kilomètres à parcourir n'est prescrit et qu'il est impossible de contrôler efficacement la pratique de la conduite (BE).
- Sans conditions cadres claires, il n'est pas possible d'estimer si l'objectif d'améliorer la formation par l'introduction d'une phase d'apprentissage d'une année pourra être atteint. Il manque notamment l'exigence ou la définition de l'étendue (avec justificatif !) d'une formation minimale obligatoire (minimum kilométrique) (AG, AR, BE, BS, BL, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH ; UPSA, ASTAG, asa, cp, FREC, CCDJP, OV JU, ASMC, ASMM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, tf, EC CarPostal, FZ, KBAV, OFV, pal, sl, ll, tl, SF, ASMC ZG, UFV, vb, SPC, VS ZG, exigences imposées à l'accompagnateur, formation de l'accompagnateur : SO).
- Mise sous tutelle inutile des élèves conducteurs (AG, AR, BS, BL, FR, GE, GL, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, OV JU ; tf, SPC), qui pourrait être une entrave à la mobilité professionnelle des jeunes (FR, GE ; tf, SPC).
- Il y aura toujours des personnes qui ne demanderont pas le permis d'élève conducteur dès 17 ans. Il serait totalement disproportionné qu'une personne de 20 ans par exemple doive être en possession d'un permis d'élève conducteur durant une année avant d'être admise à l'examen. Il serait de toute façon impossible de contrôler si l'élève conduit effectivement durant cette période (AI).
- Une fois que le permis d'élève conducteur est délivré, le client décide (éventuellement en accord avec le moniteur de conduite) quand il est prêt à passer l'examen (BE, VD ; PLR, JLR, UDC).
- Le seul point déterminant est de savoir avec quelles connaissances et quel savoir-faire l'élève conducteur se présente à l'examen et non de combien de temps il a eu (ou aurait théoriquement) besoin pour acquérir ces connaissances et ce savoir-faire. Comme jusqu'à présent, il n'y a pas besoin de « délai de carence » (LU ; USAM ; TCS).
- Au lieu de la durée de possession d'un an, il faudrait stipuler l'obligation de suivre des heures de conduite auprès d'un moniteur de conduite et éventuellement l'obligation d'enregistrer les heures durant lesquelles on circule avec un accompagnateur. Ces heures doivent être inscrites dans le livret de formation (SG). Pour répondre à un objectif de sécurité routière, il faut imposer une formation pratique de base à suivre auprès d'un moniteur de conduite (idem motocycles). Un délai d'attente de six mois pourrait être admis (VD).
- La réglementation actuelle a fait ses preuves (UR).
- Inadéquat (IGWAB-CH ; BOWAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA) et plutôt arbitraire (PLR).
- Réaliste tout au plus pour les élèves conducteurs âgés de moins de 18 ans (UPSA, ASTAG, FREC ; am, pa-fd-rs, pal, sl, ll, tl, vb).

- Dans le cas des apprentissages pour lesquels un permis de conduire est utile ou nécessaire, on ne peut exiger des apprentis qu'ils demandent le permis d'élève conducteur à l'avance (UPSA, ASTAG, FREC ; am, pa-fd-rs, pal, sl, ll, tl, vb). Il serait plus judicieux de continuer à prescrire un âge minimum pour l'examen de conduite, compte tenu des dispositions particulières formulées aux art. 39 à 45 (UPSA).
- Guère réaliste et problématique du point de vue pratique : la tendance générale des jeunes à obtenir le permis de conduire plus tard que jusqu'à présent s'observe aujourd'hui aussi en Suisse. Si quelqu'un commence par exemple à conduire une voiture seulement après son apprentissage, il devra peut-être attendre une année avant de pouvoir accéder à un emploi pour lequel le permis de conduire est exigé (BE ; ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG, ZFV).
- En réalité, on passera souvent l'examen théorique à 17 ans, puis on suivra l'école de conduite seulement deux à trois mois avant 18 ans révolus ou avant l'examen pratique. La théorie sera certainement oubliée après cette longue période et il faut clairement remettre en question la possibilité de conduire à ce moment-là sans obligations ni contrôles appropriés (KBAV).
- Prenons l'exemple de quelqu'un qui a terminé sa formation à la conduite trois mois après l'obtention du permis d'élève conducteur : il est absurde de le faire attendre encore neuf mois supplémentaires jusqu'à l'examen de conduite. Après l'obtention du permis d'élève conducteur, on devra par conséquent attendre neuf mois avant de commencer à conduire (kb, Drive Z, Driving GR, me, Grischa WAB, jw, gl, me2, mm, ZFV).
- Les comparaisons avec les pays voisins sont très boiteuses sur ce point, car ces pays ne connaissent pas du tout la conduite privée avec un permis d'élève conducteur (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Comme jusqu'à présent, il y a lieu de tester lors de l'examen pratique de conduite si l'élève conducteur dispose de suffisamment d'expérience (tf, gl).
- L'expérience de conduite n'est pas forcément en rapport direct avec une période donnée. Il peut arriver que quelqu'un n'ait pas de travail durant trois mois et effectue de très nombreuses courses d'apprentissage. De l'autre côté, il y a déjà aujourd'hui des gens qui possèdent le permis d'élève conducteur depuis deux ans et qui ne peuvent montrer presque aucune pratique de la conduite (lf, FVO).

Sans avis ou non concerné : PBD ; UVS, USP ; CCCS, motosuisse, QAED, SC TI, ASETA, UTP, 2roues ; Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.2.6 Motocycles

##### 4.3.2.6.1

Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie A puisse en principe être obtenu même si le candidat n'était pas déjà titulaire du permis de la catégorie A2 (le cas échéant, en comptabilisant au maximum deux années de détention de la catégorie A1) (art. 17, al. 1, et 41, al. 2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons <sup>4</sup>	18	6	1
Partis	1	3	5
Associations faitières	0	2	1
Autres organisations (contactées)	15	7	6
Autres (non contactés)	46	6	21

<sup>4</sup> Le canton de VD estime que la question n'est pas posée clairement : La réponse est « oui » s'il s'agit de permettre l'accès direct à la catégorie A uniquement pour les apprentis mécaniciens en motocycles dès 18 ans. En revanche, la réponse est « non » s'il s'agit de permettre l'accès direct à la catégorie A pour tous les candidats.

Total intermédiaire	80, dont ASMC : 8 IGWAB-CH : 9		
Total	63	24	34

Oui : AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH ; PSS ; asa, ATE, bpa, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, Pro Velo, RC, ASMC, SCPVS, TCS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, ASMC TI, aw, BEOVAB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, EC CarPostal, FZ, fzl, ag, jh, lfb, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Nous sommes favorables à la suppression de l'accès direct à la catégorie A (ZG) parce qu'elle contribue à la sécurité routière (AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, UR, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Le nombre des accidents de motorcycle et leurs conséquences donnent régulièrement lieu à des préoccupations. Ces propositions ne tiennent pas suffisamment compte de la politique de sécurité routière postulée avec Via sicura (BE). Absolument (cf. les morts chaque week-end) (EC CarPostal) !
- C'est judicieux à titre préventif puisque la catégorie A autorise la conduite de motorcycles extrêmement puissants qui présupposent beaucoup de finesse et de technique de la conduite (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Il est excessif d'exiger une possession préalable d'au moins quatre ans de la catégorie A2, deux ans sont suffisants. En revanche, il ne faut pas comptabiliser la possession de la catégorie A1 (TI : des catégories AM et A1) (AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Mais il reste quand même à faire des remarques critiques sur la politique récente, peu cohérente, de la Confédération au sujet de ces questions d'admission et sur les allers et retours désordonnés entre dispositions nouvelles et anciennes (GL).
- La catégorie A doit être préparée durant deux ans par le biais de la catégorie A2 (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Il faut cependant excepter les personnes formées sur motorcycle par la police de l'exigence de posséder la catégorie A2 au préalable (SCPVS ; AR, BS ; FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- L'accès direct à la catégorie A doit rester possible pour les experts de la circulation (AR, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- L'accès direct à la catégorie A doit rester possible pour les membres de l'armée (AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, UR ; asa, CCDJP, MFK BS).

Non : AG, JU, LU, NE, TG, VS ; PBD, PLR, UDC ; UVS, USAM ; CCCS, ASTAG, FMS, motosuisse, OV JU, SC TI, 2roues ; APSR JU, fd, ef, lf, FVO, kf.

Remarques, critiques, propositions :

- Il n'existe aucune raison de refuser l'accès direct aux personnes âgées de plus de 25 ans (AG, TG).
- L'accès direct doit rester possible pour les membres de l'armée et de la police (AG, JU, LU, NE, VS ; OV JU).
- L'accès direct doit rester possible pour les membres de la police (UVS ; TG ; CCCS).
- L'accès direct doit rester possible pour les experts de la circulation (AG, JU, LU, NE, VS ; OV JU).
- L'accès direct doit être possible dès 24 ans (comme en Allemagne, Autriche et Italie) (PBD, PLR, UDC ; USAM ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues).
- Pour la branche des motorcycles, l'abandon de l'accès direct entraînerait un repli considérable du chiffre d'affaires (FMS, motosuisse, SC TI).

- Il n'y a aucune raison d'abolir l'accès direct. En cas d'accès graduel à la catégorie A par le biais du permis de la catégorie A2 avant l'âge de 24 ans, deux ans de possession du permis de conduire (catégorie A2) comme jusqu'à présent doivent être suffisants. Aucun pays voisin ne connaît de réglementation qui inclut quatre ans (PBD). Il est excessif d'exiger une possession préalable d'au moins quatre ans de la catégorie A2, deux ans sont suffisants. En revanche, il ne faut pas comptabiliser la possession de la catégorie A1 (AG, JU, NE, TG, VS ; OV JU). Pour les titulaires du permis de conduire de la catégorie A2 depuis deux ans, il doit être possible d'obtenir le permis de conduire de la catégorie A sans examen pratique de conduite supplémentaire et avant l'âge de 24 ans révolus (UDC ; USAM ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues).
- La suppression de l'entrée directe dans la catégorie A est appréciée car elle fournit une contribution à la sécurité routière (JU, NE, VS ; OV JU).
- Le rapport explicatif dit que l'abolition de l'accès direct à la catégorie A est nécessaire pour des raisons de sécurité. La statistique des accidents de motorcycle montre toutefois que le nombre d'accidents diminue malgré une forte augmentation du parc de motorcycles. C'est pourquoi le PLR rejette ce durcissement inutile par rapport au droit actuel (accès direct dès 25 ans) (PLR).
- Proposition subsidiaire, qui ne doit pas affaiblir la proposition principale (accès direct à 24 ans) : accès direct à 25 ans ; proposition « sous-subsidiaire », qui ne doit pas affaiblir les propositions principale et subsidiaire : possession préalable du permis de la catégorie A2 durant deux ans au maximum (et non quatre ans), sans examen pratique de conduite (ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI).
- Il ne doit pas y avoir de désavantage par rapport à l'UE (fd).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, Grischa WAB, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

#### 4.3.2.6.2

Acceptez-vous qu'un candidat souhaitant obtenir le permis de conduire de la catégorie A2 puisse s'inscrire au plus tôt un mois avant ses 18 ans (art. 5, al. 2, et 16, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	1	1
Partis	4	1	4
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	15	7	7
Autres (non contactés)	41	11	22
Total intermédiaire	85, dont ASMC : 25	21, dont IGWAB-CH : 4	
Total	60	17	35

Qui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PBD, PLR, pvl, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, SPAA, cp, FMS, FREC, RC, ASMC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, SC TI, TCS, 2roues ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, kb, fd, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, ag, lfB, IG BS, KBAV, kf, gl, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Maintenir l'âge d'accès à la catégorie A2 (18 ans) (PBD, pvl, PLR). Correspond à la situation actuelle dans les pays voisins (PBD ; motosuisse, SC TI). C'est approprié (pvl).

Non : BE ; PSS ; UVS ; ATE, bpa, IGWAB-CH, Pro Velo, ASMM, SCPVS, ASEM ; BEOwab, Drive Z, fzl, jh, jw, mm, Vorankommen, VAZ, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Avec cette proposition, une personne âgée de 18 ans a la possibilité de prendre le guidon d'un motocycle dont la vitesse maximale excède largement 150 km/h sans instruction par un moniteur de conduite ni par un accompagnateur privé. Cet âge minimum entraîne une détérioration de la sécurité routière (BE).
- Vu le nombre élevé d'accidents impliquant des motocycles, la police serait favorable à un léger durcissement par rapport au droit actuellement en vigueur (UVS).
- Seulement deux ans de catégorie A2 dès 25 ans (ASMM).
- Pour des raisons de sécurité routière (risque d'accident des jeunes motocyclistes), nous nous prononçons en faveur de l'introduction de la variante proposée sous le ch. 4.3.2.6.2 (PSS, SCPVS ; ATE, bpa, Pro Velo), d'autant plus que la modification de l'art. 15, al. 2, OAC, entrée en vigueur le 1.4.2016, a relevé la limite de puissance de 25 kW à 35 kW sans adapter l'âge ni d'autres conditions (ATE, bpa, Pro Velo).
- Conséquence du ch. 4.3.1.4.3 (ASEM).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, tf, Grisca WAB, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

## 4.3.2.6.2 Variante

Préférez-vous la variante (art. 16, al. 1) qui prévoit que l'inscription peut être effectuée :

- au plus tôt un mois avant l'âge de 20 ans ;
- au plus tôt un mois avant l'âge de 18 ans pour les personnes titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A1 depuis au moins deux ans ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	1	24	1
Partis	0	5	4
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	3	16	8
Autres (non contactés)	21	28	21
Total intermédiaire	26, dont IGWAB-CH : 6	74, dont ASMC : 17	
Total	20	57	35

Oui : LU ; UVS ; IGWAB-CH, RC, SCPVS ; pa, BEOB, fd, Drive Z, ef, lf, EC CarPostal, FVO, fzl, jh, IG BS, jw, kf, gl, mm, te, VAZ, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Cf. motifs sous le point 4.3.2.6.2 (proposition principale) (UVS).
- Au plus tôt un mois avant le 18<sup>e</sup> anniversaire (RC).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PBD, PLR, pvl, PSS, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, ATE, bpa, FMS, FREC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, ASMC, ASMM, SC TI, ASEM, 2roues ; ca, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, ERFA, FZ, lfB, KBAV, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- L'âge minimum doit être fixé à 20 ans à titre général. L'âge minimum de 20 ans pour la catégorie A2 contribue clairement à la sécurité routière (BE).
- Il ne devrait y avoir qu'une seule limite d'âge. Tout le reste implique trop de travail supplémentaire en pratique. L'âge minimum peut être laissé à 18 ans (BL).
- Maintenir l'âge minimum actuel (18 ans) (PLR, pvl ; 2roues).
- Seulement à partir du 20<sup>e</sup> anniversaire – indépendamment de l'expérience préalable de la catégorie A1. Un accès anticipé à la catégorie A2, dès 18 ans, entraînerait en outre que les conducteurs de 16 ans auraient déjà accès à la catégorie A1, ce que nous regardons d'un œil extrêmement critique du point de vue de la prévention en raison du risque accru d'accident (PSS) / ce qu'il faut rejeter du point de vue de la prévention (ATE, bpa, Pro Velo).
- Au plus tôt un mois avant le 18<sup>e</sup> anniversaire pour les personnes qui possèdent le permis de conduire de la catégorie A1 depuis au moins deux ans (TCS ; ZFV).
- Cf. motifs sous le point 4.3.2.6.2 (proposition principale) (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI ; VSZ TG).
- Conséquence du ch. 4.3.1.4.3 (ASEM).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, SPAA, QAED, ASETA, UTP ; Agrotec, kb, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, Grischa WAB, ag, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

## 4.3.2.6.3

Acceptez-vous qu'un candidat souhaitant obtenir le permis de conduire de la catégorie A1 puisse s'inscrire au plus tôt un mois avant ses 16 ans (art. 5, al. 2, et 15, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	3	0
Partis	3	2	4
Associations faïtières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	15	7	7
Autres (non contactés)	45	9	19
Total intermédiaire	87, dont ASMC : 28	22, dont IGWAB-CH : 4	
Total	59	18	31

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH ; PBD, PLR, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, SPAA, cp, FMS, FREC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMC, ASMM, SC TI, TCS, 2roues ; ca, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, kb, fd, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, lfB, IG BS, jw, KBAV, kf, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WB, Vorankommen, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Oui sous certaines conditions. Nous approuvons l'âge minimum de 16 ans pour la catégorie A1. Cf. remarques sur la question 4.3.1.4.1 au sujet de l'ordre entre le cours de théorie de la circulation et l'examen théorique de base (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI).
- Maintenir l'âge minimum actuel (PLR). La propension au risque des adolescents est généralement plus élevée. Maintenir la disposition actuelle (VerTug).

Les véhicules de 50 cm<sup>3</sup> sans limitation de vitesse ne sont plus fabriqués. Afin que les personnes de 16 ans puissent continuer à conduire des véhicules capables de suivre le rythme des voitures à l'extérieur des localités, il faut réduire l'âge minimum de la catégorie A1 à 16 ans à titre général. La sécurité routière n'en souffrira pas, car les véhicules de 125 cm<sup>3</sup> sont plus stables et plus sûrs que les véhicules actuels de 50 cm<sup>3</sup>. En outre, la vitesse est limitée à 80 km/h à l'extérieur des localités. Les véhicules de 125 cm<sup>3</sup> n'ont donc pas la permission de rouler plus vite que les anciens véhicules de 50 cm<sup>3</sup> à l'extérieur des localités (motosuisse, SC TI).

- Conserver une limitation de cylindrée de 16 à 18 ans (PLR ; FREC ; am, lfb, pal, sl, ll, tl, vb, Ver-Tug).

Non : BE, GE, UR ; pvl, PSS ; UVS ; ATE, bpa, IGWAB-CH, Pro Velo, RC, SCPVS, ASEM ; pa, BEOBAB, fzl, jh, VAZ, SPC, WAB ZCH, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Les vitesses qu'il est possible d'atteindre avec les scooters de 125 cm<sup>3</sup> sont considérables. Nous doutons que la maturité nécessaire soit atteinte à 16 ans pour une conduite sûre de ces motocycles (BE).
- Notre Conseil d'État est favorable au maintien de l'âge de 18 ans pour la catégorie A1, compte tenu d'une part des risques accrus pour la sécurité routière en autorisant la conduite de motocycles bi-places en milieu urbain et sur les axes autoroutiers par des jeunes de 16 ans, d'autre part des nuisances environnementales (émissions polluantes et nuisances sonores) (GE).
- Il faut renoncer à abaisser l'âge minimum à cause du risque accru d'accident lors de la conduite d'un motocycle. Il faut également tenir compte des conséquences de cet abaissement sur la consommation d'énergie et le trafic. Il est important de réduire et non d'accroître la consommation totale d'énergie (pvl).
- Cf. motifs sous le point 4.3.2.6.2 (variante) (PSS).
- Du point de vue de la police et des villes, il faut maintenir l'âge minimum déjà en vigueur (UVS).
- Non, pas avant le 18<sup>e</sup> anniversaire à cause du risque accru d'accident pour les motocyclistes âgés de 16 ans (SCPVS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- La propension au risque des adolescents est généralement plus élevée (IGWAB-CH ; BEOBAB, fzl, VAZ, ZVS, 2PA).
- Conséquence du ch. 4.3.1.4.3 (ASEM).

Sans avis ou non concerné : PDC, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, Grisca WAB, ag, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

4.3.2.6.3 Variante

Préférez-vous la variante qui prévoit que l'inscription en vue de l'obtention de la catégorie A1 peut être effectuée au plus tôt un mois avant l'âge de 18 ans (art. 15, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	23	0
Partis	2	3	4
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	4	15	7
Autres (non contactés)	24	28	20
Total intermédiaire	34, dont IGWAB-CH : 6	70, dont ASMC : 19	
Total	28	51	32

Oui : BE, GE, UR ; pvl, PSS ; UVS ; bpa, IGWAB-CH, RC, SCPVS ; ca, pa, BEOBAB, kb, me, ef, lf, EC CarPostal, FVO, fzl, jh, IG BS, kf, gl, te, TCS TG, WB, Vorankommen, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Notre Conseil d'État est favorable au maintien de l'âge de 18 ans pour la catégorie A1, compte tenu d'une part des risques accrus pour la sécurité routière en autorisant la conduite de motocycles bi-places en milieu urbain et sur les axes autoroutiers par des jeunes de 16 ans, d'autre part des nuisances environnementales (émissions polluantes et nuisances sonores) (GE).
- Le régime en vigueur a fait ses preuves depuis des années (UR).
- Il faut renoncer à abaisser l'âge minimum à cause du risque accru d'accident lors de la conduite d'un motocycle (pvl).

Non : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH ; PBD, PLR, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, SPAA, cp, FREC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMC, ASMM, SC TI, TCS, ASEM, 2roues ; ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, lfB, jw, KBAV, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, tl, UFV, vb, VS ZG, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Maintenir l'âge minimum actuel (PLR ; 2roues).
- Cf. motifs sous le point 4.3.2.6.3 (proposition principale) (UDC ; ASTAG, aucun, motosuisse, SC TI ; VS ZG).
- Conséquence du ch. 4.3.1.4.3 (ASEM).

Sans avis ou non concerné : PBD, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, Grisca WAB, ag, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.2.6.4

Acceptez-vous qu'un candidat souhaitant obtenir le permis de conduire de la catégorie AM puisse s'inscrire au plus tôt un mois avant ses 15 ans (art. 5, al. 2, et 14, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	8	17	1
Partis	2	3	4
Associations faitières	0	2	1
Autres organisations (contactées)	4	19	7
Autres (non contactés)	20	29	22
Total intermédiaire	34, dont ASMC : 13	70, dont IGWAB-CH : 6	
Total	21	64	35

Oui : AR, BE, BL, FR, SG, SO, TG, TI ; PBD, PLR ; SPAA, cp, ASMC, TCS ; ca, ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, fd, FGLWFL, aucun, IG BS, KBAV, gl, te, OFV, TCS TG, SF, ASMC ZG, rs, UFV, VS ZG, VSZ TG.

Remarques, critiques, propositions :

- Il faut espérer que l'abaissement de l'âge minimum incitera davantage d'adolescents à prendre un motocycle léger, plus sûr, au lieu d'un cyclomoteur. L'âge minimum doit être fixé à 14 ans comme pour la catégorie M (AR, TG).

- La vitesse maximale de la catégorie AM s'élève à 45 km/h. La catégorie M permet de conduire des vélos électriques jusqu'à 45 km/h dès l'âge de 14 ans. Pour ces raisons, nous approuverions aussi l'âge minimum de 14 ans (BE).
- À la rigueur, il vaudrait même la peine de réfléchir à un âge minimum de 14 ans, comme pour la catégorie M (SG).
- Grâce à leur équipement technique, les motocycles légers sont aujourd'hui nettement plus sûrs et plus stables que les cyclomoteurs, qu'il est déjà permis de conduire à 14 ans. Les vélos électriques, qui peuvent rouler à 45 km/h avec une assistance au pédalage, sont également autorisés dès 14 ans (PBD).

Non : AG, AI, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH ; pvl, PSS, UDC ; UVS, USAM ; asa, ASTAG, ATE, bpa, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, RC, ASMM, SC TI, SCPVS, ASEM, ZVS, 2roues ; pa, Agrotec, am, BOWAB, kb, Drive Z, ERFA, me, ef, lf, FVO, fzl, jh, lfb, jw, kf, mm, pal, sl, ll, TCS AG, tl, vb, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Il faut espérer que l'abaissement de l'âge minimum incitera davantage d'adolescents à prendre un motocycle léger, plus sûr, au lieu d'un cyclomoteur (AG, BS, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Âge minimum de 14 ans comme pour la catégorie M (UDC ; USAM ; AG, BS, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, VD, VS, ZG, ZH ; asa, ASTAG, FMS, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMM, SC TI, ASEM, 2roues ; ERFA, TCS AG).
- Nous demandons l'abaissement de l'âge minimum à 14 ans pour la catégorie AM et à 13 ans pour la catégorie M (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues). Grâce à leur équipement technique, les motocycles légers sont aujourd'hui nettement plus stables et plus sûrs que les cyclomoteurs, qu'il est déjà permis de conduire à 14 ans (motosuisse, SC TI).
- Un âge minimum supplémentaire est absurde et ne serait utile qu'à la branche des motocycles, en incitant les parents à acquérir un cyclomoteur à 14 ans, un véhicule de la catégorie AM à 15 ans et enfin un véhicule de la catégorie A1 à 16 ans. Si on veut abaisser l'âge minimum, passons tout de suite à 14 ans. Les cyclomoteurs pourraient ainsi être remplacés (AI).
- La création de nouvelles catégories à brève échéance a peu de sens et complique la mise en œuvre (LU).
- À défaut de l'âge minimum à 14 ans pour la catégorie AM, OK avec inscription un mois avant 15 ans (VD).
- Il faut renoncer à abaisser l'âge minimum à cause du risque accru d'accident lors de la conduite d'un motocycle (pvl, PSS ; ATE, bpa, Pro Velo, SCPVS). Il faut également tenir compte des conséquences de cet abaissement sur la consommation d'énergie et le trafic. Il est important de réduire et non d'accroître la consommation totale d'énergie (pvl).
- Proposition subsidiaire (qui ne doit pas affaiblir la proposition principale) : abaissement de l'âge minimum à 15 ans pour la catégorie AM et maintien de l'âge minimum à 14 ans pour la catégorie M. Dans ce cas, les cantons doivent pouvoir accorder des exceptions – comme jusqu'à présent – pour le cyclomoteur, comme le prévoit l'art. 46, al. 2, projet OAPC. L'examen théorique de base (avec ou sans cours préalable de théorie de la circulation suivant la variante) doit pouvoir être passé avant l'âge minimum. Il faut avancer la date de l'inscription en conséquence (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI).
- Du point de vue des villes et de la police, il faut maintenir le régime déjà en vigueur (UVS).
- La propension au risque des adolescents est généralement plus élevée (IGWAB-CH ; BOWAB, Drive Z, fzl, jw, mm, VAZ, ZVS, 2PA).
- Nous considérons qu'une personne de 15 ans n'est pas encore assez mûre (ZFV).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, Grisha WAB, ag, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB, Vorankommen.

## 4.3.2.6.4 Variante

Préférez-vous la variante qui prévoit que l'inscription en vue de l'obtention de la catégorie AM peut être effectuée au plus tôt un mois avant l'âge de 16 ans (art. 14, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	5	20	1
Partis	2	3	4
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	6	15	7
Autres (non contactés)	22	28	22
Total intermédiaire	36, dont IGWAB-CH : 7	67, dont ASMC : 18	
Total	29	49	35

Oui : AI, GL, GR, LU, UR ; pvl, PSS ; UVS ; ATE, bpa, IGWAB-CH, Pro Velo, RC, SCPVS ; pa, Agrotec, BEOBAB, Drive Z, ef, lf, aucun, fzl, jh, lfB, IG BS, jw, kf, gl, mm, VAZ, VerTug, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Le régime en vigueur a fait ses preuves depuis des années. Il faut s'y tenir (UR).
- Il faut renoncer à abaisser l'âge minimum à cause du risque accru d'accident lors de la conduite d'un motorcycle. Il faut également tenir compte des conséquences de cet abaissement sur la consommation d'énergie et le trafic. Il est important de réduire et non d'accroître la consommation totale d'énergie (pvl).

Non : AG, AR, BE, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH ; PBD, PLR, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, SPAA, cp, FREC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMC, ASMM, SC TI, TCS, ASEM, 2roues ; ca, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, kb, fd, ERFA, me, FGLWFL, FZ, KBAV, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VS ZG, VSZ TG, WB.

Remarques, critiques, propositions :

- Oui à la proposition du Conseil fédéral en faveur d'un âge minimum de 15 ans (PLR).
- Cf. remarques sur la question 4.3.2.6.4 (proposition principale) (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI ; VS ZG).
- L'âge doit être abaissé à 14 ans (USAM).
- Conséquence du ch. 4.3.1.4.3 (ASEM).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, JDC, JDCVr, JLR ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, EC CarPostal, GrischA WAB, ag, IAS, sk, me2, te, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

### 4.3.3 Autres propositions de modification importantes : deuxième phase de formation

#### 4.3.3.1

Acceptez-vous que la formation complémentaire pour les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ne dure plus qu'une seule journée de sept heures (art. 134, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	2	0
Partis	1	6	3
Associations faïtières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	9	2
Autres (non contactés)	9	50	13
Total intermédiaire		67, dont ASMC : 27 IGWAB-CH : 11	
Total	52	29	20

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; USAM ; Asa, ACS, UPSA, ASTAG, bpa, SPAA, cp, FMS, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; ca, Agrotec, fd, ef, ag, jh, kf, gl, rs.

#### Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Nous acceptons la suppression pour autant que ces sept heures deviennent des heures obligatoires de la première phase (NE).
- Depuis le programme Via sicura et l'effet dissuasif qu'il a obtenu, en particulier auprès des nouveaux conducteurs, nous estimons que ces cours ne sont plus nécessaires (UDC).

Art. 134 :

- La durée de cette unique journée de formation complémentaire pourrait éventuellement être portée à huit heures. Il faut examiner s'il y a lieu de supprimer la course de feed-back, puisque les réactions négatives des élèves sont très nombreuses (BL).
- La réduction de la formation complémentaire à une journée de sept heures est très optimiste avec les objectifs d'apprentissage stipulés à l'art. 133. Ceux-ci devraient être réduits pour des raisons méthodologico-didactiques. Concrètement, nous demandons que les objectifs d'apprentissage chronophages en faveur de la « conduite courtoise, efficace sur le plan énergétique et respectueuse de l'environnement » soient transférés vers la formation pratique de base (UR).
- La durée des cours doit être fixée sans inclure les pauses (sinon, il y a trop de différences entre les prestataires en ce qui concerne la durée des « petites » pauses) (VD).

Annexe 9 :

- Ch. 7.44 : Cette prescription n'est d'aucune utilité et n'est ni mesurable, ni donc contrôlable (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Il faudrait la préciser (GL).
- L'optimisation de la deuxième phase de formation met en œuvre une recommandation du rapport d'évaluation du bpa. Certaines matières des cours de formation complémentaire ont aussi été avancées vers la première phase de formation. Il est donc compréhensible que ces cours soient réduits. Afin de pouvoir transmettre tous les points essentiels pour la sécurité routière, nous proposons en

revanche de faire passer de deux à quatre heures la durée de la formation de base sur la technique de conduite (bpa).

Non : BE, SH ; PLR, JDC, JDCvr, JLR, PSS, UDC ; ATE, FREC, IGWAB-CH, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, QAED, ASEM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOwab, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB, lfB, jw, KBAV, mm, OFV, me2, pal, te, sl, ll, CE ONG, TCS AG, TCS TG, tl, SF, ASMC ZG, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Maintenir deux journées de cours de formation complémentaire de sept heures chacune (BE ; FREC, IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOwab, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, fzl, FZ, jw, KBAV, mm, pal, sl, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, VS ZG, WAB ZCH, ZFV, ZVS, 2PA).
- Il n'est pas possible d'améliorer la sécurité routière tout en divisant par deux la formation de la deuxième phase (BE). Le rapport n° 68 du bpa, intitulé « Évaluation de la formation à la conduite en deux phases », montre qu'une adaptation qualitative, mais non quantitative, est opportune (BE ; ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, aw, Drive Z, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, SPC, VS ZG, ZFV).
- Nous rejetons catégoriquement la suppression de la deuxième journée de cours, mais nous soutenons l'adaptation de son contenu (BE, SH ; FREC, IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOwab, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, tf, FZ, fzl, Grischa WAB, lfB, jw, KBAV, mm, OFV, me2, pal, te, sl, ll, TCS AG, TCS TG, tl, SF, ASMC ZG, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA).
- Ce n'est que si le remaniement du concept des deux journées fait naufrage qu'il faut songer à supprimer certains éléments moins efficaces (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, UFV, SPC).
- Si on souhaite maintenir le haut niveau de la sécurité routière, il faut continuer à déclarer obligatoires deux journées de formation complémentaire (IGWAB-CH ; kb, Driving GR, ERFA, me, FREC, fzl, Grischa WAB, me2, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA). Les cours ne deviennent pas meilleurs quand on les raccourcit de 50 % (IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, WAB ZCH, ZVS, 2PA) / de 56 % (TCS AG, TCS TG, VSZ TG) !
- Le rapport n° 68 du bpa, intitulé « Évaluation de la formation à la conduite en deux phases », confirme clairement l'effet positif des cours de formation complémentaire (BE). L'étude du bpa n'a pas les moyens scientifiques de contester sérieusement le sens et l'objectif des cours obligatoires (kb, me, Grischa WAB, me2).
- Les deux journées de formation complémentaire mises en œuvre en 2005 ont clairement démontré leur efficacité en termes de diminution des victimes d'accidents dans la tranche d'âge des 18 à 24 ans (source : OFROU, accidents de la route enregistrés par la police USV.T.11) (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Si la deuxième journée de cours est supprimée malgré son utilité démontrée, les prestataires de formation complémentaire exigent un cours de quatre heures avant l'examen de conduite (au lieu des deux leçons individuelles) (VerTug). La suppression éventuelle du deuxième cours de formation complémentaire doit être compensée non seulement par les deux leçons obligatoires auprès du moniteur de conduite, mais par des mesures plus amples (BE).
- La compression prévue du cours de formation complémentaire se heurte à des limites pédagogiques (andragogiques) en raison d'une importante perte de qualité de la formation (ASMC, ASMM, ASEM ; ASMC TI, pa, ACS VD, APSR JU, aw, kb, Drive Z, me, FGLWFL, pa-fd-rs, FZ, Grischa WAB, jw, KBAV, mm, me2, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, ZFV).
- Les matières et les objectifs sont pratiquement identiques à ceux d'aujourd'hui. Seuls les thèmes des substances psychoactives et de l'environnement sont supprimés. Avec une compression de la durée d'apprentissage, il est impossible d'approfondir les thèmes et la persistance des acquis ne fera que se détériorer. Une réduction de la formation (complémentaire) n'améliore probablement guère

- la sécurité routière. Si les journées de formation complémentaire actuelles n'ont pas atteint leur objectif, il faut adapter leur contenu (ou mieux former les formateurs) (ASEM).
- La modification, d'origine politique, des cours de formation complémentaire et la réduction de leurs coûts ne sont pas motivées par des considérations de sécurité (ASMC, ASMM, SPC, ASEM ; pa, APSR JU, aw, Drive Z, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, VS ZG, ZFV).
  - L'IGWAB-CH soumet une proposition concrète d'adaptation du contenu des cours ! Nous sommes prêts à collaborer à la modification des deux journées (ASMC ; ASMC TI, FZ, SF, UFV, SPC).
  - La proposition du Conseil fédéral réagit aux critiques concernant l'utilité des cours de formation complémentaire. La réduction de la formation complémentaire à une journée est synonyme d'allègement pour les nouveaux conducteurs (PLR). Il faut soutenir en principe la réduction de la formation complémentaire à une journée à suivre dans les six mois après l'obtention du permis de conduire (JLR). Mais nous tenons à notre revendication (cf. motion 12.3421) selon laquelle les cours de formation complémentaire ne doivent être obligatoires que pour les nouveaux conducteurs qui ont commis une infraction grave aux règles de la circulation au cours de la période probatoire (PLR, JLR). Les taxes de cours élevées frappent durement les jeunes (JLR).
  - Nous souhaitons une suppression pure et simple de la formation complémentaire coûteuse et qui à notre avis n'apporte pas grand-chose aux élèves conducteurs (JDC, JDCVr). La mise en place d'une formation de base sur la technique de conduite est suffisante (JDCVr).
  - Nous rejetons le maintien des cours de formation complémentaire. Les thèmes ont été dépassés par la réalité. Depuis le programme Via sicura et l'effet dissuasif qu'il a obtenu auprès des nouveaux conducteurs, toute personne qui ne sait pas gérer son véhicule perd non seulement tout de suite son permis de conduire, mais risque aussi des amendes élevées ou même des peines de prison. Le nombre d'accidents diminue malgré l'augmentation continue des usagers (UDC).
  - Les coûts des accidents provoqués par les nouveaux conducteurs pendant la période probatoire sont beaucoup plus élevés que les coûts des cours de formation complémentaire (BE ; IGWAB-CH ; BEOWAB, Driving GR, fzl, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZVS) !
  - Le modèle qui comprend une journée de formation complémentaire et deux leçons individuelles avant l'examen de conduite est moins bon sans être plus avantageux que le modèle actuel (IGWAB-CH ; Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
  - Le cumul des deux journées de formation, sur une journée de sept heures, oblige les prestataires à mobiliser systématiquement les infrastructures, les véhicules, les animateurs pour un groupe de 12 participants. Le prix de la journée de formation sera inévitablement plus cher. Les deux heures obligatoires imposées dans la première phase de formation s'y additionneront et au final le cumul de ces deux formations obligatoires aura un coût identique voire supérieur à la formation actuelle (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb). La première et la deuxième journées coûtent aujourd'hui 680 francs au total. La formation telle qu'elle est envisagée coûtera 800 francs (exemple de calcul) (Grischa WAB, me2).
  - Les sociétés L2 ont déjà repensé les deux journées de formation pour les rendre beaucoup plus dynamiques et performantes. Les contenus pourraient être améliorés et le nombre de participants augmenté à 16 par journée de sept heures afin de diminuer le prix (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
  - Notamment dans l'intérêt des jeunes, les prix devraient être plus modérés (donc couvrant les coûts) (PSS).
  - Ces deux journées de cours centrées sur la pratique sont importantes pour circuler de manière plus sûre et plus écologique. Pour les nouveaux conducteurs, il est justement crucial d'acquérir ces connaissances au début du processus d'apprentissage. Il faut toutefois encore améliorer ces cours et garantir l'assurance qualité (PSS ; ATE, Pro Velo ; CE ONG).
  - L'évolution des tués et des blessés graves démontre l'efficacité impressionnante du modèle suisse au cours des dix dernières années. La combinaison de la répression et de la formation complémentaire est un succès. C'est à ce titre que la Suisse a reçu en juin 2017 le Prix européen de la sécurité routière. Les deux cours de formation complémentaire sont un élément essentiel du modèle suisse (ATE, FREC, IGWAB-CH, Pro Velo, ASEM ; am, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, pal, te, sl, ll, CE ONG, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, VS ZG, WAB ZCH, ZVS, WB, Vorankommen, 2PA) !

- Une bonne formation de base est un investissement à long terme dans la sécurité, d'autant plus qu'une formation continue régulière n'est pas obligatoire pour les conducteurs de voitures (ATE, Pro Velo ; CE ONG).
- Le contenu est déterminant. La conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique doit avoir suffisamment de place. Il doit être possible de rafraîchir les connaissances et de créer la motivation pour le style de conduite moderne. Il faut prévoir suffisamment de temps pour mettre l'accent nécessaire sur ce thème (QAED).
- La supprimer entièrement (EC CarPostal).

Sans avis ou non concerné : PBD, pvl, PDC ; UVS, USP ; CCCS, UTP ; Emergency, ow, FAid, FCTSA, IAS, sk, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.3.2

Acceptez-vous que la journée de formation complémentaire doive en principe être suivie dans les six mois à compter de l'établissement du permis de conduire à l'essai (art. 134, al. 2 et 3, et art. 141, al. 3 et 4) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	23	0
Partis	1	6	2
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	11	1
Autres (non contactés)	30	44	13
Total intermédiaire	52, dont IGWAB-CH <sup>5</sup> : 9	84, dont ASMC : 8	
Total	43	76	18

Oui : AI, LU, NE ; PSS ; USAM ; ACS, CCCS, ATE, bpa, SPAA, FMS, IGWAB-CH, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, APSR JU, BEOWAB, fd, Drive Z, Driving GR, pa-fd-rs, tf, ef, fzl, jh, jw, kf, gl, mm, CE ONG, ASMC ZG, rs, TCS AG, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

Art. 134, al. 2 et 3 :

- Notre canton valorise déjà actuellement cette pratique en établissant gratuitement le permis définitif des conducteurs à l'essai qui ont fait le premier jour de cours dans les six mois (NE).
- Contribue à une meilleure sécurité routière puisque, d'après les statistiques, le risque d'accident des nouveaux conducteurs est à son paroxysme dans les premiers mois suivant l'examen pratique de conduite (PSS ; bpa, ATE, Pro Velo ; CE ONG).
- Le fait que les nouveaux conducteurs suivent le cours de formation complémentaire peu après l'examen de conduite améliore probablement la possibilité de les inciter à conduire un véhicule automobile de façon plus sûre (bpa, ATE, Pro Velo ; CE ONG).
- Deux journées (IGWAB-CH, RC, ASMM ; ACS VD, BEOWAB, Drive Z, Driving GR, tf, fzl, jw, mm, TCS AG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, 2PA), la première dans les six mois suivant l'examen de conduite (RC, ASMM ; ACS VD, Drive Z, tf, jw, mm, TCS AG, Vorankommen).
- Très bonnes expériences faites en Autriche avec ce régime (TCS).

<sup>5</sup> Le « oui » de l'IGWAB-CH est valable pour un régime incluant deux journées de formation complémentaire.

Art. 141, al. 3 et 4 :

- Nous considérons la solution pénale pour sanctionner le non-respect du délai de six mois comme :
  - équilibrée et favorable à l'objectif visé (ATE, bpa, Pro Velo ; CE ONG) ;
  - judicieuse (PSS) ;
  - trop douce (aucun) ! Il faut aussi prendre des mesures administratives lorsque les cours de formation complémentaire ne sont pas suivis (retrait du permis en plus de l'amende).

Non : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PDC, PLR, JDC, JDCVr, JLR, UDC ; UPSA, asa, ASTAG, cp, FREC, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, ASMM, ASEM ; am, ASMC TI, aw, gb, BEOB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB, ag, lfB, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, ll, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Les cours de formation complémentaire ne devraient être obligatoires que pour les nouveaux conducteurs qui ont commis une infraction grave aux règles de la circulation au cours de la période probatoire. Pour tous les autres, l'utilité effective d'une journée de ce genre n'est guère mesurable et ne justifie pas les coûts occasionnés pour les nouveaux conducteurs (NW).
- Nous demandons qu'il ne soit pas obligatoire de suivre le cours de formation complémentaire dans les six premiers mois après l'obtention du permis de conduire. Nous estimons que les charges administratives dont s'accompagneraient les exceptions possibles proposées seraient importantes (PDC).
- Suivre la formation complémentaire dans les six mois après l'obtention du permis de conduire est synonyme d'allègement pour les nouveaux conducteurs. Mais nous tenons à notre revendication (cf. motion 12.3421) selon laquelle les cours de formation complémentaire ne doivent être obligatoires que pour les nouveaux conducteurs qui ont commis une infraction grave aux règles de la circulation au cours de la période probatoire (PLR, JLR).
- Nous renvoyons à notre réponse sous le point 4.3.3.1 (JDC, JDCVr, UDC).

Art. 134, al. 2 et 3 :

- Nous estimons que ces six mois sont insuffisants puisque de nombreuses personnes, pour des raisons compréhensibles, ne seront pas en mesure de suivre le cours de formation complémentaire dans ce délai (SG : p. ex. service militaire long). Nous sommes d'accord avec l'obligation de suivre la journée de formation complémentaire dans les douze mois après l'obtention du permis de conduire à l'essai (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UPSA, asa, ASTAG, CCDJP, MFK BS, OV JU, ZVS).
- Ces six mois nous paraissent trop courts parce qu'il faut aussi tenir compte du délai d'inscription et des offres de cours (UPSA, ASTAG). En outre, la situation financière de la jeune génération ne lui permet pas toujours de disposer de nouveau d'un montant substantiel pour la journée de formation complémentaire peu après l'obtention du permis de conduire (UPSA).
- Il a déjà fallu déroger au règlement pour la formation actuelle en deux phases : un délai de six mois n'est donc pas réalisable en pratique (ASTAG).
- Ce délai ne doit pas être applicable dans le cadre des formations professionnelles initiales de conducteur/trice de véhicules légers et de conducteur/trice de véhicules lourds. La journée de formation complémentaire doit être suivie au plus tard d'ici à la fin de l'apprentissage (cours interentreprises) (ASTAG).
- Une formation complémentaire dans un délai de deux ans est plus efficace et plus solide puisque le nouveau conducteur y apporte déjà de l'expérience. La compréhension augmente, justement chez les jeunes conducteurs. Cette restriction occasionnerait également des charges supplémentaires pour l'autorité d'admission. Si elle était instaurée, il faudrait fixer la durée de validité du permis de conduire à un semestre (BL).

- Nous estimons que la meilleure solution serait non pas de fixer un délai obligatoire, mais de recommander et de promouvoir (y compris par des actions concrètes) la participation au cours le plus tôt possible (TI).
- Le régime des dérogations de l'art. 134, al. 2, n'est pas applicable (AG, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) / n'est pas compréhensible (VS). Les services des automobiles devraient s'attendre chaque année à des milliers de demandes de dérogation, dont l'évaluation nécessiterait parfois des vérifications chronophages. Il faut supprimer cette disposition (AG, BE, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). En outre, ces alinéas ne définissent pas ce qui doit se produire lorsque la formation complémentaire n'est pas rattrapée dans le délai supplémentaire (SO).
- Oui, au cas où elle n'est pas supprimée (EC CarPostal).
- Une faute (retrait du permis de conduire) est même en principe récompensée avec la disposition actuelle, puisqu'un délai de six mois supplémentaires est accordé aux nouveaux conducteurs concernés (KBAV).
- Il devrait être obligatoire de suivre la première journée au cours des six premiers mois et la deuxième demi-journée avant l'échéance de la période probatoire (BE ; ASMC, ASEM ; ASMC TI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, SPC, VSZ TG).

Art. 141, al. 3 et 4 :

- Nous remettons en cause cette menace d'amendes (PDC).
- Trop détaillé, à simplifier : amende de 100 francs si la journée de formation complémentaire n'a pas été suivie à temps, sous réserve de l'al. 4 (AG).
- Comment les organes de contrôle peuvent-ils constater cet état de fait (journée suivie en retard ou non suivie dans les délais) (AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS) ?
- À adapter aux suppressions demandées à l'art. 134 (AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Présuppose en pratique que les organes de contrôle doivent vérifier pour tous les permis à l'essai si le cours de formation complémentaire a été suivi dans les délais et qu'ils aient accès aux informations dans SARI. Les données doivent en outre être mises à jour avec une rapidité extrême dans SARI. On ignore si les amendes doivent être intégrées dans le catalogue des amendes d'ordre (BE).
- Toutefois, le délai obligatoire de six mois pour suivre cette formation est inutile et les sanctions pénales prévues en cas de non-respect de ce délai sont non pertinentes pour l'amélioration de la sécurité routière et n'auront pas l'impact escompté alors qu'elles alourdiront les tâches des autorités cantonales (GE).
- Les montants prévus ne sont absolument pas dissuasifs et ne vont pas inciter les titulaires d'un permis de conduire à l'essai à suivre les cours dans le délai fixé (SG, VD).
- Totalement aberrant et contraire au souhait d'abaisser le coût du permis de conduire. Abroger l'art. 141, al. 3 (FREC ; pal, ll, tl, vb).
- Supprimer. L'omission et ses conséquences doivent être réglées comme pour l'obligation incombant aux moniteurs de conduite de suivre une formation continue (ASMC, ASEM ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Les dispositions pénales sont trop douces (BEOWAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, 2PA) ! Il faut aussi prendre des mesures administratives lorsque les cours de formation complémentaire ne sont pas suivis (retrait du permis en plus de l'amende) (Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG).

Sans avis ou non concerné : PBD, pvl ; UVS, USP ; UTP ; Emergency, ow, FAid, FCTSA, IAS, sk, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

## 4.3.3.3

Acceptez-vous que la journée de formation complémentaire consiste essentiellement en des exercices pratiques et porte avant tout sur les questions relatives aux accidents propres à la jeunesse et à la manière de les éviter, ainsi que sur le développement d'une conduite efficace sur le plan énergétique (annexe 9, ch. 7.2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1
Partis	1	5	3
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	22	6	1
Autres (non contactés)	18	40	13
Total intermédiaire		53, dont ASMC : 6 IGWAB-CH : 10	
Total	65	37	20

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, kf, CCDJP, MFK BS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, APSR JU, fd, pa-fd-rs, tf, ef, ag, jh, IG BS, gl, te, CE ONG, ASMC ZG, rs, VS ZG.

Remarques, critiques, propositions :

- Au moins deux journées sont nécessaires pour exercer les compétences mentionnées à l'annexe 9, ch. 7.2, de façon correcte et adéquate sur le plan didactique (BE).
- Le freinage d'urgence devrait également être repris et exercé en pratique (SG).
- Il faut enseigner à éviter les accidents en se fondant non pas en priorité sur les accidents propres à la jeunesse, mais sur les causes d'accident les plus fréquentes (SO).
- Ces matières ont fait leurs preuves et devraient donc être maintenues et développées. Les matières de la journée de formation complémentaire devraient en outre être ajustées et accordées le mieux possible au contenu didactique de la première phase de formation (PSS).
- De cette façon, on garde effectivement les éléments que le bpa a notés surtout positivement dans son évaluation. On élimine en outre les défauts mis en évidence. On obtient ainsi globalement un meilleur ajustement du contenu des cours de formation complémentaire au contenu didactique de la première phase de formation (ATE, bpa, CE ONG, Pro Velo).
- Il s'est révélé par le passé qu'une formation adéquate échoue moins à cause du contenu didactique défini qu'à cause de la mise en œuvre. Lors de l'introduction des nouvelles journées de formation complémentaire, il faut donc accorder une attention spécifique à la mise en œuvre méthodologique du contenu didactique afin de garantir un transfert aussi efficace que possible de la théorie à la pratique (RC).
- Le contenu des exercices pratiques devrait être décrit concrètement (TCS ; ca).

Non : JU, LU ; PLR, JDC, JDCVr, JLR, UDC ; FREC, IGWAB-CH, OV JU, ASMC, ASMM, ASEM ; am, ASMC TI, BEOWAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, lfB, jw, KBAV, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, SPC, WAB ZCH, WB, Vorankommen, UFV, VSZ TG, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- La formation à une conduite respectueuse de l'environnement se fait déjà en première phase d'apprentissage et est contrôlée lors de l'examen pratique. La journée doit être essentiellement constituée d'exercices pratiques (JU ; OV JU).

- Annexe 9, ch. 7.12 et 7.23 : L'accent est mal placé et le problème ne réside pas dans l'analyse des accidents de la circulation : une conduite efficace sur le plan énergétique et respectueuse de l'environnement est une philosophie de vie et il faut viser des solutions techniques. Aborder ce thème lors d'une journée de formation complémentaire apporte très peu. Il faudrait mettre l'accent sur une conduite courtoise et respectueuse des autres usagers et mettre en évidence les conséquences des pulsions, de la diminution de la capacité de conduire et de la distraction (LU).
- Cf. remarques sur la question 4.3.3.1 (PLR, JLR, JDC, JDCVr, UDC). Il faut non pas apprendre aux gens à conduire de manière efficace sur le plan énergétique, mais construire les véhicules de manière efficace sur le plan énergétique. Les véhicules électriques gagnent du terrain. Les thèmes de cours seront toujours dépassés par la réalité (UDC).
- La formation complémentaire doit inciter les nouveaux conducteurs à adopter des comportements sûrs et une seule journée ne permet pas d'atteindre les objectifs souhaités. Deux journées de sept heures sont nécessaires (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Il n'est pas possible d'abrégé le contenu actuel des deux journées de cours de huit heures en un cours d'une journée de sept heures sans une énorme perte de qualité. La sécurité routière a un prix (IGWAB-CH, ASMC ; ASMC TI, BEOWAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, FZ, fzl, jw, mm, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA) !
- Si les deux journées sont maintenues, il faut revoir le concept (ASMM, ASEM) avec l'OrTra (ASEM ; KBAV). Ce n'est pas possible sur le plan didactique et pédagogique (ASMM).
- La course de feed-back constitue aujourd'hui déjà la première partie de la « course éco » puisqu'elle compare la conduite actuelle des participants avec la conduite conforme à la « théorie éco » et avec la « course éco » qui suit. Si cette partie est supprimée, la comparaison entre conduite actuelle et « éco » n'est pas visible dans les chiffres imprimés et n'est donc pas compréhensible pour les participants. La « course éco » ne sert pas seulement à réduire la consommation de carburant, mais se manifeste surtout par une conduite anticipative et donc plus calme et plus sûre (kb, me, Grischa WAB, me2).
- La conduite efficace sur le plan énergétique est déjà exercée lors de la première phase. Il y a trop de répétition pour de nombreux participants. Laisser tomber les substances psychoactives, favoriser davantage les échanges d'expériences, développer à tout prix la prévention des accidents, supprimer le perfectionnement d'une conduite efficace sur le plan énergétique (IfB).
- L'objectif de la formation complémentaire devrait être la sécurité routière. En d'autres termes, le fait de promouvoir la sécurité routière par une conduite anticipative a forcément une influence sur la consommation d'énergie (Drive Z, jw, mm, WB, ZFV). Laisser tomber la conduite efficace sur le plan énergétique (WB).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, pvl ; UVS, USP ; UTP ; Emergency, ow, FAid, FCTSA, IAS, sk, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

## 4.3.4 Autres propositions de modification fondamentales

### 4.3.4.1 Cours de premiers secours

#### 4.3.4.1.1

Acceptez-vous que l'assurance qualité externe soit confiée aux cantons, qui peuvent de leur côté déléguer cette tâche (art. 136, al. 1, 2, let. a, et al. 4) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	22	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	19	4	5
Autres (non contactés)	47	12	12
Total intermédiaire	72, dont : ASMC : 22 IGWAB-CH : 8		
Total	42	38	27

Oui : JU, TI, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; ACS, UPSA, ASTAG, ATE, bpa, cp, FMS, FREC, IGWAB-CH, motosuisse, OV JU, Pro Velo, ASMC, ASMM, SC TI, TCS, SCPVS, ASEM, 2roues ; ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, fd, Drive Z, ERFA, Emergency, FAid, FCTSA, FGLWFL, tf, EC CarPostal, FZ, fzl, IAS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, Reasco, SanA, SF, ASMC ZG, rs, CSS, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

- La compétence de l'assurance qualité doit continuer de relever de la Confédération (TI).
- À condition de viser un mandat uniforme confié à l'IAS (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, Reasco, SanA, CSS).
- Pour autant que les compétences soient disponibles. Il ne faut pas que seules trois organisations soient autorisées à délivrer des attestations de cours. Supprimer les cours de premiers secours, comme le veut apparemment aussi l'OCRN (EC CarPostal) ?
- Nous espérons simplement que la tâche ne sera pas de nouveau déléguée à une autre institution à l'échelle suisse, puisqu'elle pourrait l'être directement dans ce cas (Drive Z, jw, mm, ZFV).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, VD, TG, UR, VS, ZG ; asa, SPAA, CCDJP, MFK BS ; ca, pa, kb, me, lf, FVO, jh, IG BS, sk, SRC, ASS, ZVS.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Il faut laisser l'assurance qualité à la Confédération (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG ; asa, CCDJP ; SRC, ASS) ou prévoir très clairement une délégation à des tiers (Interassociation de sauvetage) (BE, FR). Il est exclu de transférer cette tâche aux cantons (AG). Les autorités cantonales ne disposent d'aucune connaissance dans ce domaine (FR).
- Les services des automobiles ont la compétence de contrôler cette tâche et doivent la garder (GL). Il faut maintenir la compétence (LU). La solution actuelle a fait ses preuves et devrait être maintenue (ZVS).
- Rien n'explique pourquoi il faudrait mettre le système actuel à la charge des cantons. L'OFROU peut tout à fait remédier aux éventuels défauts constatés et maintenir ainsi le système amélioré, éventuellement avec délégation à l'Interassociation de sauvetage IAS (SO).

- Les services des automobiles ne sont pas compétents pour l'assurance qualité des cours de premiers secours. Un tel contrôle doit être laissé à la Confédération ou aux organisations du monde du travail compétentes (VD).
- L'assurance qualité doit être confiée à l'IAS avec un mandat obligatoire pour tous les cantons. Si les cantons doivent utiliser différents systèmes d'assurance qualité, celle-ci est inapplicable pour les prestataires, tant administrativement que du point de vue des coûts (p. ex. interfaces informatiques avec chaque canton). De très nombreuses organisations de formation des non-professionnels aux premiers secours (c'est aussi le cas de l'ASS) ont réglé l'assurance qualité avec l'IAS au cours des dernières années, compte tenu aussi du fait que l'OFROU cherche depuis mai 2015 environ à confier à l'IAS l'assurance qualité du cours de premiers secours pour les candidats au permis de conduire (ASS).
- Étant donné que l'utilité des cours de premiers secours est contestée, il faut étudier la suppression de l'obligation de les suivre (AI).
- L'attestation de suivi d'un cours de premiers secours peut être supprimée comme condition d'obtention du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire. Aujourd'hui, les premiers soins médicaux professionnels sont beaucoup plus rapidement sur les lieux des accidents que lors de l'introduction de cette obligation. Le risque qu'une intervention non professionnelle bien intentionnée cause plus de mal que de bien, malgré le cours de premiers secours suivi, a gagné en importance (BL, FR, NW, SZ, VD, ZG ; asa, CCDJP). Il s'est aussi révélé que le niveau des cours de premiers secours est parfois mauvais malgré l'assurance qualité fournie par la Confédération et que des attestations sont parfois même délivrées sans que les cours aient été suivis. Pour une partie des prestataires, les cours de premiers secours sont malheureusement avant tout une activité qui leur rapporte de l'argent et qui renchérit la formation à la conduite pour les élèves concernés. Finalement, les vérifications requises pour chacune des très nombreuses personnes exemptées du cours de premiers secours en vertu de l'art. 6, al. 2, let. c et d, impliquent un travail considérable pour les services des automobiles (BL, FR, NW, OW, SZ, ZG ; asa, CCDJP).
- Une autre possibilité serait que les examens théoriques reprennent des questions de connaissances concernant les thèmes clés des premiers secours dans le domaine de la circulation routière. Les candidats doivent acquérir ces connaissances sous leur propre responsabilité, comme au sujet des règles de la circulation routière (BL, FR, NW, SZ, VS, ZG ; asa, CCDJP ; lf, FVO).
- La nécessité des cours de premiers secours dans notre société est incontestée (TG, UR ; lf, FVO). Mais il faut retenir que cette exigence ne devrait en fait pas se limiter aux conducteurs âgés de 18 ans (TG).
- Toutes les dispositions sur les cours de premiers secours sont à maintenir, l'art. 157 est à supprimer (VS).
- Une assurance qualité centralisée garantit une certaine cohérence, ce qui ne serait plus le cas avec une solution fédéraliste (VS ; SPAA : ca, sk, ASS).
- En tant que premier prestataire de cours de premiers secours pour les candidats au permis de conduire, l'ASS doit continuer à être tenue de rendre des comptes à une seule instance d'assurance qualité. Les associations et les fédérations cantonales travaillent toutes selon le système de milice et ont donc besoin des services du secrétariat national de l'ASS, également afin d'alléger le travail bénévole (ASS).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; CCCS, QAED, RC, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, ow, ef, ag, lfB, kf, me2, CE ONG, CarPostal, SPC, UMS.

#### 4.3.4.1.2

Acceptez-vous que les prestataires, et non plus les formateurs, soient tenus d'obtenir une reconnaissance pour l'organisation des cours (art. 117 en relation avec l'annexe 9, ch. 1.3) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1

Partis	1	1	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	16	1	11
Autres (non contactés)	43	8	19
Total intermédiaire	84, dont ASMC : 20 IGWAB-CH : 7		
Total	57	12	40

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, OV JU, Pro Velo, ASMC, SCPVS, TCS, ASEM ; ACS VD, am, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, Emergency, FAid, FCTSA, FGLWFL, tf, EC CarPostal, FZ, fzl, IG BS, IAS, jw, KBAV, gl, mm, pal, sl, ll, Reasco, SanA, SF, ASMC ZG, rs, SRC, ASS, CSS, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, WAB ZCH, WB, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Cf. ch. 4.3.4.1.1 (AG, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SZ, TG, VD, VS, ZG ; asa, CCDJP).
- Il faut procéder ici de la même façon que dans l'OACP. Le prestataire est qualifié dans SARI et les enseignants doivent l'être également (TCS).
- Le contrôle de la qualité de la formation et des compétences est indispensable pour garantir la qualité de l'enseignement et le niveau des formateurs (ACS VD).
- Compléter l'art. 117 : Le cours de premiers secours doit être suivi auprès d'une organisation qui possède une reconnaissance de l'autorité cantonale ou d'une instance de reconnaissance mandatée par elle (conformément à l'art. 114, al. 1) (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, Reasco, SanA, SRC, CSS).
- Absolument (EC CarPostal).
- Ces prestataires reconnus doivent rester auprès d'organisations nationales comme l'Alliance des samaritains et, de leur côté, veiller à ce que leurs organisations subordonnées (comme les associations de samaritains) observent les règles prescrites (ASS).

Non : LU, SO ; UDC ; MFK BS ; ca, pa, kb, me, jh, sk, OFV, Vorankommen.

Remarques, critiques, propositions :

- Le formateur doit disposer des compétences spécialisées et méthodologiques. Il ne sert à rien qu'une personne de l'organisation concernée en dispose (LU).
- Ce sont les formateurs qui travaillent au front. C'est de leur qualification professionnelle que dépend l'acquisition des compétences nécessaires par les élèves. Lorsqu'une formation est dirigée par une personne incompétente, il n'est guère utile en pratique qu'un audit signale plus tard des insuffisances au prestataire (SO).
- Le cours de premiers secours est et reste pour nous un module important. C'est pour cette raison que les formateurs devront continuer d'être reconnus à l'avenir et non pas seulement leurs « organisations prestataires » (UDC).
- Formation au niveau suisse pour des personnes qui majoritairement n'assureront pas de cours et les contrôles se feraient au niveau cantonal, donc de nouveau 26 façons de voir et de faire les choses (ca) !
- Non, il faut garantir que les formateurs et non « seulement » les prestataires soient tenus d'obtenir la reconnaissance pour l'organisation des cours (OFV).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, FMS, motosuisse, QAED, RC, ASMM, SC TI, ASETA, UTP, 2roues ; Agrotec, APSR JU, Driving GR,

ERFA, ow, ef, lf, FVO, Grischa WAB, ag, lfB, kf, me2, CE ONG, CarPostal, TCS TG, SPC, UMS, VSZ TG.

#### 4.3.4.2 Apprentissage en ligne

Acceptez-vous que l'intégration d'un module d'apprentissage en ligne dans les cours de premiers secours et de théorie de la circulation soit expressément autorisée (art. 116 et 119 en relation avec l'annexe 9, ch. 8.12) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	1	0
Partis	2	2	5
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	21	4	3
Autres (non contactés)	32	34	5
Total intermédiaire	81, dont IGWAB-CH : 8	41, dont ASMC : 10	
Total	73	31	15

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; ACS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, 2roues ; Agrotec, BEOWAB, fd, Emergency, ERFA, FAid, FCTSA, ef, fzl, jh, IAS, kf, sk, gl, CE ONG, Reasco, SanA, ASMC ZG, rs, SRC, ASS, CSS, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Il faut examiner si le cours de théorie de la circulation ne pourrait pas être entièrement remplacé par un programme d'apprentissage en ligne (AI).
- La partie principale de la formation aux premiers secours doit se composer d'exercices pratiques. L'apprentissage en ligne peut tout au plus y être utilisé à titre complémentaire. En revanche, l'utilisation de l'apprentissage en ligne est certainement opportune pour la théorie de la circulation (reconnaître les signaux routiers, évaluer les situations de circulation) (LU).
- L'utilisation de l'apprentissage en ligne présuppose toutefois que les connaissances acquises par ce biais puissent être vérifiées par l'organisateur du cours dans le cadre d'un examen (BE).
- Le Conseil d'État de la République et Canton de Genève salue la volonté des autorités fédérales d'adapter la loi à l'évolution des technologies (GE). C'est dans l'air du temps et il est important de prévoir une adaptation aux technologies numériques (cp).
- Il devrait être possible de passer trois fois le test de niveau. Il faut en outre régler la procédure après le troisième échec (p. ex. délai d'attente de six mois) (SO).
- Il faut trouver des moyens de garantir que c'est bien le participant qui remplit son module en ligne (VD ; cp) et fixer la manière de calculer le temps qui sera dédié à cet apprentissage en ligne en tenant compte des disparités en termes de rapidité d'apprentissage (VD).
- L'apprentissage en ligne est une nécessité à l'heure actuelle et enrichit les possibilités d'apprentissage et d'enseignement (PSS).
- Uniquement si la pratique n'est pas négligée (UDC ; CE ONG). Le positionnement correct des personnes inconscientes peut être exercé de manière plus marquante et plus réaliste avec de « vraies personnes » qu'à l'écran (UDC).

- Nous sommes très favorables à l'intégration de l'apprentissage en ligne (ATE, bpa, Pro Velo). Celui-ci est également intéressant pour les parties non obligatoires de la formation (formation pratique à la conduite) : il prolonge ou complète le livret de formation (ATE, bpa, CE ONG, Pro Velo).
- Malgré l'apprentissage en ligne, il ne faut pas négliger les effets de la dynamique de groupe nécessaires à l'attitude positive (IGWAB-CH ; BEOWAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, ASMC ZG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, 2PA).

Art. 116 en relation avec l'annexe 9, ch. 8.12 :

- La formulation relative à la répartition sur deux journées de cours vise unilatéralement le cours de dix heures. Un cours de premiers secours avec apprentissage en ligne intégré se réduit à sept heures. Il n'y a donc pas lieu de le répartir sur deux journées de cours comme un cours de premiers secours classique de dix heures (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, Reasco, SanA, ASS, SRC, CSS).

Non : SH ; JDC, JDCVr ; FREC, ASMC, ASMM, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, kb, Drive Z, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, Grischa WAB, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, ll, OFV, SF, tl, UFV, vb, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 116 en relation avec l'annexe 9, ch. 8.12, et art. 119 en relation avec l'annexe 9, ch. 8.12 :

- Les premiers secours et les gestes utiles doivent être appris en pratique et non en ligne (JDC ; JDCVr).
- Oui pour le cours de premiers secours, non pour le cours de théorie de la circulation (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, lfB, KBAV, SF, UFV). Les éléments du cours de théorie de la circulation transmissibles en ligne devraient être inclus dans l'examen théorique (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV). Du point de vue pratique, il n'est guère possible d'intégrer l'apprentissage en ligne dans le cours de théorie de la circulation. Quand on donne par exemple des devoirs à la maison, on ne sait pas qui les a accomplis. L'hétérogénéité des groupes s'oppose aussi à un examen pendant l'enseignement en ligne : les élèves intelligents ont rapidement terminé et s'ennuient jusqu'à ce que les autres, par exemple ceux qui ont une mauvaise connaissance de la langue, aient réalisé les tâches (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Les effets de la dynamique de groupe et les échanges d'expériences, nécessaires à une influence positive sur l'attitude et le comportement, ne doivent pas être négligés (ASMC ; pa, ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Seuls les échanges d'expériences permettent de transmettre la théorie de la circulation avec succès (ASMM).
- L'enseignement axé sur les compétences ou la pratique ne peut être réalisé par ordinateur. Il faut développer des aptitudes et des capacités, ce qui se fonde aussi sur les connaissances psychopédagogiques et neurodidactiques. Seule la personne qui fait quelque chose elle-même apprend efficacement. Si on externalisait une partie du cours de théorie de la circulation sur ordinateur, le résultat de l'apprentissage serait nettement inférieur. Selon la psychologie de la motivation aussi, il est plus captivant pour les participants de faire quelque chose en pratique que d'« apprendre » à l'ordinateur (ASEM).
- Nécessité de 30 % de théorie contre 70 % d'exercices pratiques (ca).
- Ne permet pas d'atteindre les objectifs pédagogiques et évaluateurs pour une formation de qualité et permettant de garantir le niveau des examens et les objectifs de sécurité. Risque élevé de tricherie lors de l'examen (ACS VD). Comment peut-on contrôler que c'est vraiment la bonne personne qui est assise devant le PC (pa-fd-rs) ?
- L'examen théorique actuel montre de façon éclatante qu'un savoir théorique peut être assimilé en peu de temps, mais qu'il peut ensuite faire entièrement défaut en pratique. Ces cours sont vivants surtout grâce à l'expérience et aux illustrations des animateurs ou des instructeurs. Ils contiennent des modèles de comportement non pas purement théoriques, mais axés sur la pratique. Il serait absurde de les transférer sur des plates-formes d'apprentissage en ligne puisque le lien avec la réalité se perdrait (Drive Z, jw, mm, ZFV).

- Un programme d'apprentissage en ligne n'est pas optimal pour les cours de premiers secours et de théorie de la circulation, puisque les élèves n'ont ainsi aucune possibilité de poser des questions lorsqu'il y a des points à éclaircir. Surtout lors du cours de théorie de circulation, les discussions et les échanges de vues sont un facteur essentiel pour atteindre les objectifs d'apprentissage. Tout cela ne serait plus garanti avec un module d'apprentissage en ligne (tf).
- Aucun contrôle mesurable de l'apprentissage (EC CarPostal).
- La formulation relative à la répartition sur deux journées de cours vise unilatéralement le cours de dix heures. Un cours de premiers secours avec apprentissage en ligne intégré se réduit à sept heures. Il n'y a donc pas lieu de le répartir sur deux journées de cours comme un cours de premiers secours classique de dix heures (KBAV).
- Je m'oppose au remplacement partiel ou total de l'enseignant donnant une formation réelle par une machine, dont finalement n'importe qui pourra suivre l'enseignement au nom d'un autre. Par contre, un module en ligne validant les acquis après un cours physique de premiers secours ou de théorie de la circulation me semble positif (te).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, PLR, pvl, JLR ; UVS, USP ; CCCS, QAED, UTP ; ow, ag, CarPostal, SPC, UMS.

#### 4.3.4.3 Formation pratique de base à la conduite des motocycles

##### 4.3.4.3.1

Acceptez-vous que la formation pratique de base soit composée des trois modules proposés (art. 125, al. 1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1
Partis	2	0	7
Associations faïtières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	22	2	6
Autres (non contactés)	31	17	24
Total intermédiaire	79, dont ASMC : 8	21, dont IGWAB-CH : 8	
Total	71	13	40

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; asa, CCCS, ASTAG, ATE, bpa, cp, Drive Z, FMS, FREC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, fd, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, FZ, jh, IG BS, jw, kf, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, tl, UFV, vb, VS ZG, ZFV.

##### Remarques, critiques, propositions :

- Annexe 9, ch. 4.3 : Pour que l'autorité cantonale les contrôle efficacement, les prestataires doivent lui annoncer au préalable la date de début des cours. Il faut stipuler que l'annonce et la remise des documentations doivent se faire sous forme électronique sur demande de l'autorité cantonale. Les services des automobiles ont déjà développé une application informatique correspondante (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Il est absurde que, dans les cantons où cette application est en service, l'annonce et la remise des documents s'effectuent encore sous forme imprimée (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Annexe 9, ch. 4.41 : Le moniteur de conduite est en mesure d'évaluer lui-même la quantité de formation qu'il peut et doit donner aux élèves conducteurs. Ce chiffre est donc superflu (AG, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

- Annexe 9, ch. 4.42 : L'ordre des modules ne doit pas non plus être imposé au moniteur de conduite (BL).
- Annexe 9, ch. 4.46 : Il n'est pas compréhensible qu'un nombre minimum de deux élèves conducteurs participants soit prescrit ici. Le fait qu'un moniteur donne la formation de base à la conduite de motocycles en cours particuliers aboutit généralement même à de meilleurs résultats d'apprentissage (ZH).
- Nous approuvons une formation de base standard de douze heures, répartie en trois modules et à suivre une seule fois (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues). Une exception doit être applicable pour l'obtention du permis de la catégorie AM avec examen théorique de base complet et formation pratique de base partielle. Dans ce cas, la deuxième partie de la formation de base doit être suivie avant l'examen pratique de conduite de la catégorie A2 ou (en cas d'accès direct) de la catégorie A (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI).
- La disposition proposée autorise à conduire durant une année sans formation ni accompagnement (Drive Z, ASMC ; ASMC TI, FZ, jw, mm, OFV, SF, UFV). La formation pratique de base devrait être suivie dans les quatre mois après la réussite de l'examen théorique de base ou l'obtention du permis d'élève conducteur (ASMC, ASMM ; ASMC TI, Drive Z, FZ, jw, mm, OFV, SF, UFV, ZFV).
- Elle a fait ses preuves (TCS).
- Le premier module consistera en la première prise en main du motorcycle, sur une piste fermée au trafic, et sera formé d'exercices pratiques liés à la technique et à la maîtrise de son engin ; minimum 90 minutes par élève, groupe de cinq personnes au maximum, soit 450 minutes par groupe. Les modules 2 et 3 se dérouleront sur la voie publique, par groupes de cinq personnes au maximum, durant deux fois 5,25 heures (ca).

Non : SO, VD ; IGWAB-CH, QAED ; BEOBAB, kb, ERFA, me, EC CarPostal, fzl, lfb, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Annexe 9, ch. 4.3 : Pour que l'autorité cantonale les contrôle efficacement, les prestataires doivent lui annoncer au préalable la date de début des cours. Il faut stipuler que l'annonce et la remise des documentations doivent se faire sous forme électronique sur demande de l'autorité cantonale. Les services des automobiles ont déjà développé une application informatique correspondante. Il est absurde que, dans les cantons où cette application est en service, l'annonce et la remise des documents s'effectuent encore sous forme imprimée (SO).
- La formation pratique de base composée des trois modules proposés doit être spécifique aux catégories. Par exemple, il n'est ni judicieux ni utile pour la sécurité routière qu'une personne qui veut conduire un motorcycle puissant (la conduite à haute vitesse dans les virages est centrale) n'ait suivi la formation de base que sur un scooter (absence de conduite à haute vitesse dans les virages) (SO).
- Pour les motocycles aussi, la formation et l'examen doivent tenir compte des principes de la conduite économe en énergie et respectueuse de l'environnement (QAED).
- La formation pratique de base doit être suivie dans les quatre mois (IGWAB-CH ; BEOBAB, ERFA, fzl, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA). La solution proposée autorise à conduire durant une année sans la moindre formation et sans accompagnement (IGWAB-CH ; BEOBAB, ERFA, fzl, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, Vorankommen, ZVS, 2PA). La disposition proposée a aussi pour conséquence qu'il faut suivre la formation pratique de base et la suite de la formation ainsi que passer l'examen dans les plus brefs délais vers la fin de la validité du permis d'élève conducteur (KBAV).
- La laisser sous sa forme actuelle (kb, me) !
- Pour des raisons de sécurité, un cours de base pour chaque catégorie (EC CarPostal).
- Il faut reconsidérer le contenu des trois modules. La statistique des accidents parle d'elle-même (augmentation des accidents avec les motocycles puissants) (lfb).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, UPSA, ASTAG, SPAA, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, lf, FVO, Grischa WAB, ag, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

## 4.3.4.3.2

Acceptez-vous que la formation pratique de base dure douze heures au total (art. 125, al. 2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	22	0	7
Autres (non contactés)	45	3	25
Total intermédiaire	93, dont ASMC : 8 IGWAB-CH : 9		
Total	76	5	42

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; CCCS, asa, ASTAG, ATE, bpa, cp, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, SC TI, TCS, SCPVS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, jw, KBAV, kf, gl, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Formation par niveaux dans les différentes catégories (analogue à la pratique actuelle). Avantage : elle reste à douze heures au total conformément au nouveau droit (SO).
- Cf. remarques sur la question 4.3.4.3.1 (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI).
- À condition que soient prises en compte nos remarques sur la question 4.3.4.3.3 (RC).
- Douze heures pour la catégorie A1 (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Quatre heures pour la catégorie AM (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, SF, UFV).

Non : TG, VD ; kb, me, lfB.

Remarques, critiques, propositions :

- La directive CE exige sept heures. Pourquoi cette durée ne devrait-elle pas aussi s'appliquer en Suisse (TG) ?
- Cf. 4.3.4.3.3 (VD).
- La laisser sous sa forme actuelle (kb, me) !

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, UPSA, ASTAG, SPAA, QAED, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, lf, FVO, Grischa WAB, ag, IAS, sk, me2, te, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

## 4.3.4.3.3

Acceptez-vous que la formation pratique de base ne soit plus prescrite que pour l'obtention de la première catégorie de permis pour motocycles (A1 ou A2) et pour « l'obtention directe » de la catégorie A (art. 15, al. 3, 16, al. 3, et 41, al. 2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	20	5	1
Partis	1	1	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	6	6
Autres (non contactés)	37	16	20
Total intermédiaire	76, dont ASMC : 18 IGWAB-CH : 7		
Total	51	28	36

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, VS, ZH ; UDC ; USAM ; asa, ASTAG, SPAA, cp, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMC, ASMM, SC TI, SCPVS, TCS, 2roues ; pa, ACS VD, am, ASMC TI, aw, BEOBAB, fd, ERFA, FGLWFL, pa-fd-rs, Drive Z, ef, FZ, fzl, ag, jw, KBAV, kf, gl, mm, pal, sl, ll, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VS ZG, VSZ TG, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Oui. L'accès direct doit aussi rester possible pour d'autres motocyclistes (cf. remarques sur la question 4.3.2.6.1). Pour l'exception relative à la catégorie AM, cf. remarques sur la question 4.3.4.3.1 (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues).
- Cf. 4.3.2.6.1 (ASMC ; SF).

Non : BE, SO, UR, VD, ZG ; PSS ; CCCS, ATE, bpa, Pro Velo, RC, ASEM ; ca, APSR JU, kb, me, lf, EC CarPostal, FVO, jh, lfB, IG BS, me2, te, OFV, VerTug, WAB ZCH, Vorankommen ;

Remarques, critiques, propositions :

- Le comportement routier des motocycles A1 (souvent des scooters) et A2 diffère considérablement (BE, SO, VD ; CCCS, RC, ASEM ; VerTug). Il paraît donc judicieux, pour prévenir les accidents, de maintenir aussi une formation minimale pour la catégorie A2 (BE ; CCCS). Il faut prévoir huit heures de cours pour la catégorie A1 et huit heures pour la catégorie A2 (VD). Des thèmes spécifiques comme la conduite dans les virages ou le freinage, mais aussi le maniement général d'un motocycle d'une classe de puissance différente devraient être repris lors du passage de la catégorie A1 à une catégorie supérieure (RC). Le fait de suivre à nouveau une formation pratique de base permet d'atténuer les risques d'accident liés au passage à des catégories supérieures de motocycles. Il faut suivre la formation de base complète pour l'obtention de chaque catégorie de motocycles (ASEM). La pratique actuelle a fait ses preuves (VerTug).
- Pour des raisons de prévention, des cours complémentaires devraient à notre avis continuer d'être prescrits pour les catégories A2 et A (PSS ; ZG ; ATE, bpa, Pro Velo).
- En vertu de considérations techniques relatives à la sécurité routière, tout examen de motocycle présuppose une formation de base à la conduite des motocycles, tout particulièrement pour les catégories lourdes (PSS).
- Étant donné qu'une conduite sûre des motocycles requiert un grand savoir-faire technique et une conscience aiguë des risques, il ne faudrait pas renoncer à des cours complémentaires pour les catégories A2 et A (d'au moins quatre heures) (ATE, bpa, Pro Velo ; APSR JU).
- Veut-on donner des permis ou former des jeunes à se comporter correctement dans le trafic (ca) ?

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, UPSA, ASTAG, QAED, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, Grisca WAB, IAS, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

#### 4.3.4.4 Examen théorique de base et examen théorique complémentaire

##### 4.3.4.4.1

Acceptez-vous que les personnes ayant échoué trois fois à l'examen théorique de base ou à l'examen théorique complémentaire ne soient admises à un nouvel examen qu'après un délai d'attente de trois mois (art. 65) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	2	23	1
Partis	3	1	5
Associations faitières	0	1	2
Autres organisations (contactées)	12	13	3
Autres (non contactés)	36	18	16
Total intermédiaire	53, dont ASMC : 15 IGWAB-CH : 7		
Total	31	56	27

Oui : AI, SH ; PLR, PSS, UDC ; ACS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, IGWAB-CH, Pro Velo, RC, ASMC, ASETA, SCPVS, TCS ; ca, pa, Agrotec, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, kb, fd, ERFA, me, FGLWFL, tf, ef, EC CarPostal, fzl, jh, IG BS, kf, gl, OFV, CarPostal, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZVS, 2PA.

##### Remarques, critiques, propositions :

- Il faudrait introduire un délai d'attente après trois échecs (PLR).
- Il faut arrêter d'encourager la « loterie de la théorie », donc le fait de se présenter plusieurs fois à l'examen théorique jusqu'à ce que ça marche par hasard avec suffisamment de points corrects (UDC).
- Les candidats qui ont échoué deux fois à l'examen théorique de base ou à l'examen théorique complémentaire doivent présenter l'attestation d'un moniteur de conduite selon laquelle ils ont suivi la formation théorique de base. Les candidats qui ont échoué trois fois à l'examen ne sont admis à un nouvel examen qu'après un délai d'attente de trois mois (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, UFV).
- Pas de délai d'attente. Mais demande de signature par le moniteur après trois échecs. Celui qui a besoin de son permis d'élève conducteur serait prétérité (APSR JU).
- Ce sont désormais des experts de la circulation qui doivent aussi faire passer la théorie de base et l'examen théorique complémentaire. Cela ne correspond pas à la pratique actuelle de nombreux cantons. La surveillance de l'examen théorique électronique, de base ou complémentaire, ne requiert pas forcément l'intervention d'experts de la circulation (SH).
- Stipuler que les autorités cantonales élaborent les questions d'examen. Les questions d'examen, y compris images et illustrations, ne sont pas publiques et sont protégées par le droit d'auteur. Les autorités cantonales peuvent confier à des tiers l'élaboration des questions d'examen et le droit d'auteur. Au maximum 80 % des questions d'examen peuvent être publiées (SH).
- Il faut mettre un terme à la publication des questions par les services (UDC).
- Nous soutenons expressément un délai d'attente (IGWAB-CH ; BEOBAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA). Délai d'attente de six mois (VerTug).

- Le délai d'attente peut aussi être plus long (EC CarPostal).
- On empêche ainsi que les candidats ne soient pas préparés à l'examen (CarPostal).

Non : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; pvl ; USAM ; asa, ASTAG, cp, FMS, FREC, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMM, SC TI, ASEM, 2roues ; ACS VD, am, Drive Z, pa-fd-rs, lf, FVO, ag, lfB, jw, KBAV, mm, te, sl, ll, rs, tl, vb, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- L'objectif de ce délai d'attente n'est pas clair. En outre, la proportion de candidats qui passent plus de trois examens théoriques négatifs est extrêmement faible (GL, LU). La charge administrative serait disproportionnée (BE, GL, LU). En revanche, un délai d'attente serait envisageable en cas de tricherie aux examens théoriques. Il faudrait créer à cet effet une base pour des sanctions de droit administratif (GL, LU).
- Cela engendre une limitation inutile, coûteuse à contrôler et qui provoque aussi des tensions dans la communication. Il n'est en outre plus possible de contrôler le respect de ces délais en cas de changement de canton (TG).
- On ne peut conduire avant d'avoir réussi l'examen théorique. Cette solution tient donc lieu de stimulation à une préparation adéquate et ne crée pas de problèmes particuliers de sécurité routière vu que l'on ne peut circuler sans avoir réussi (TI).
- Un tel délai d'attente de trois mois va entraîner des difficultés en termes de gestion et de suivi des dossiers, mais ne va pas entraîner une meilleure formation à l'examen théorique. Il faut introduire une obligation de se former (VD). L'échec à un examen est le résultat d'une mauvaise préparation (ACS VD). L'obligation de suivre des cours (avec attestation) après trois échecs doit donc être maintenue (VD ; ACS VD).
- Nous souhaitons conserver la règle actuelle puisqu'il n'est pas permis de conduire sans avoir réussi l'examen théorique et qu'il n'existe donc pas de risque pour la sécurité routière (pvl).
- Nous rejetons par principe les délais de ce genre (ASTAG).
- Un délai d'attente n'apporte pas de plus-value (USAM ; FMS, motosuisse, SC TI, 2roues ; lf, FVO). Il s'agit uniquement de réussir l'examen. Celui-ci doit pouvoir être répété jusqu'à ce que le candidat le réussisse (FMS, motosuisse, SC TI).
- L'élève ne doit pas pouvoir se représenter à un troisième examen théorique sans fournir une attestation délivrée par un moniteur de conduite (FREC ; am, KBAV, pal, sl, ll, tl, vb), comme c'est le cas pour l'examen pratique. Un délai d'attente n'a aucune fonction pédagogique (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb). Lorsqu'ils ont échoué trois fois à l'examen, les candidats ne sont admis à un nouvel examen qu'après un délai d'attente de trois mois (KBAV).
- Un délai de six mois serait plus opportun (ASMM, ASEM ; pa-fd-rs, lfB).
- Un troisième examen théorique ne devrait pouvoir être passé qu'après confirmation d'une formation théorique achevée (Drive Z, jw, mm, ZFV). Les élèves n'auront guère plus de connaissances avec un délai d'attente de trois mois. Il y a besoin d'un contrôle et non d'un délai d'attente (Drive Z).
- Pourquoi punir quelqu'un qui a de la peine ? L'obliger à suivre des cours avant de s'inscrire à nouveau a du sens (te).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; CCCS, QAED, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, GrischA WAB, IAS, sk, me2, CE ONG, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

## 4.3.4.4.2 Variante

Préférez-vous la variante (art. 65v) selon laquelle il est permis de répéter un examen théorique non réussi aussi souvent que voulu, sans délai d'attente ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	21	4	1
Partis	2	2	5
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	10	15	3
Autres (non contactés)	3	52	17
Total intermédiaire		73, dont ASMC : 28 IGWAB-CH : 8	
Total	37	37	28

Oui : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, LU, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH ; pvl, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, cp, FMS, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, SC TI, 2roues ; ag, te, rs.

Remarques, critiques, propositions :

- Le nombre relativement restreint de personnes qui passent plus de trois fois l'examen théorique de base par rapport au nombre total ne justifie pas de remplacer le système actuel par un système avec délais d'attente, lesquels ne seraient en outre pas contrôlables en cas de changement de canton (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Par ailleurs, le nombre d'examens théoriques passés n'a pas d'influence sur la sécurité routière puisque le permis d'élève conducteur n'est délivré qu'après la réussite de l'examen théorique (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Le délai d'attente est difficilement applicable pour les examens théoriques sans rendez-vous (NE).
- Art. 64, al. 1 : Selon la nouvelle prescription, ce sont des experts de la circulation qui doivent aussi faire passer la théorie de base et l'examen théorique complémentaire. Cela ne correspond pas à la pratique actuelle de nombreux cantons. La surveillance de l'examen théorique électronique, de base ou complémentaire, ne requiert pas forcément l'intervention d'experts de la circulation (AG, AR, BE, BS, GR, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 64, al. 2 : Stipuler que les autorités cantonales élaborent les questions d'examen. Les questions d'examen, y compris images et illustrations, ne sont pas publiques et sont protégées par le droit d'auteur. Les autorités cantonales peuvent confier à des tiers l'élaboration des questions d'examen et le droit d'auteur. Au maximum 80 % des questions d'examen peuvent être publiées (AG, AR, BS, FR GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Le terme « compétences » ne convient pas pour les examens théoriques. Les compétences ne peuvent être exigées et vérifiées que pour les examens pratiques. Dans un examen théorique, il s'agit d'objectifs d'apprentissage. Le terme « compétences » doit être remplacé partout par « objectifs d'apprentissage » (AG, AR, BL, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Pour les tricheries lors des examens théoriques, il faut créer une base permettant une sanction de droit administratif. Cette ordonnance pourrait par exemple fixer un délai d'attente d'une année minimum avant de pouvoir repasser un examen en cas de tentative de tricherie ou de tricherie avérée (AG, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH ; asa, CCDJP).
- Nous souhaitons conserver la règle actuelle puisqu'il n'est pas permis de conduire sans avoir réussi l'examen théorique et qu'il n'existe donc pas de risque pour la sécurité routière (pvl).

Non : AI, SH, VD, VS ; PLR, PSS ; ACS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, FREC, IGWAB-CH, Pro Velo, RC, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, kb, fd, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, ef, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, lfB, IG BS, jw, KBAV, kf, gl, mm, pal, sl, ll, CE ONG, OFV, CarPostal, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, tl, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Le principe selon lequel un examen non réussi peut être répété aussi souvent que possible est admis. En revanche, il est indispensable d'introduire une obligation de se former auprès d'un moniteur après deux échecs (VD).
- Art. 64, al. 1 : Il est désormais prescrit que les examens de théorie de base et de théorie complémentaire doivent aussi être surveillés par les experts de la circulation. Cela ne correspond pas à la pratique actuelle de nombreux cantons. La surveillance des examens de théorie de base et de théorie complémentaire actuels sous forme électronique ne nécessite pas la présence d'un expert de la circulation (VS).
- Il faut pourvoir l'al. 1 d'un nouveau paragraphe avec le contenu suivant : Les autorités cantonales élaborent les questions d'examen. Les questions d'examen, y compris images et illustrations, ne sont pas publiques et sont protégées par le droit d'auteur. Les autorités cantonales peuvent transférer l'élaboration des questions d'examen et le droit d'auteur à des tiers. Au maximum 80 % des questions d'examen peuvent être publiées (VS).
- En raison du nombre relativement restreint de personnes ayant passé plus de trois fois l'examen théorique par rapport au nombre total, il n'est pas justifié que le système actuel soit remplacé par un système avec délais d'attente, lesquels ne seraient en outre pas contrôlables en cas de changement de canton. Par ailleurs, le nombre d'examens théoriques passés n'a pas d'influence sur la sécurité routière puisque le permis d'élève conducteur n'est octroyé qu'après réussite de l'examen théorique (VS).
- Le terme « compétences » ne convient pas pour les examens théoriques. Les compétences ne peuvent être exigées et vérifiées que pour les examens pratiques. Dans un examen théorique, il s'agit d'objectifs d'apprentissage. Le terme « compétences » doit être remplacé partout par « objectifs d'apprentissage » (VS).
- Pour les tricheries lors des examens théoriques, une base permettant une sanction de droit administratif doit être créée. Par exemple, dans cette ordonnance, on pourrait fixer un délai d'attente d'une année minimum avant de pouvoir repasser un examen en cas de tentative de tricherie ou de tricherie avérée (VS).
- Nous rejetons la répétition illimitée de l'examen théorique de base. Il semble plus conforme aux objectifs d'introduire un délai d'attente après trois échecs (PLR).
- L'expérience montre que la préparation à un examen que l'on peut passer un nombre limité de fois est plus sérieuse. Ces valeurs empiriques sont disponibles jusqu'à la modification de 2003. Le délai d'attente favorise en outre le travail sur le contenu didactique (ASEM).
- Ne permet pas d'atteindre les objectifs pédagogiques et évaluateurs pour une formation de qualité et permettant de garantir le niveau des examens et les objectifs de sécurité (ACS VD).
- La pratique actuelle montre très clairement que la théorie n'est souvent pas comprise, mais peut très bien être réussie à n'importe quel moment (Drive Z, jw, mm, ZFV) !
- Trois examens au maximum (EC CarPostal).
- Il faudrait poser comme condition une durée suffisante pour une préparation sérieuse, ce qui maintiendra aussi à un bas niveau le nombre de candidats qui essaient de passer une fois sans préparation et génèrent des charges administratives (gl).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; CCCS, QAED, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, lf, FVO, Grischa WAB, IAS, sk, me2, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.4.5 Personnes suivant la formation professionnelle initiale de mécanicien(ne) en motos de petite cylindrée et cycles, de mécanicien(ne) en motocycles, de conducteur/trice de véhicules légers ou de conducteur/trice de véhicules lourds

Acceptez-vous que soient reprises les facilités édictées dans les instructions de l'Office fédéral des routes du 20 janvier 2017 sur les facilités accordées aux personnes en formation professionnelle initiale ?

##### 4.3.4.5.1

Mécanicien(ne) en motocycles de petite cylindrée et cycles (art. 41, al. 1, et art. 43) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	1	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	21	0	8
Autres (non contactés)	44	0	28
Total intermédiaire	91, dont ASMC : 23 IGWAB-CH : 9		
Total	x	1	47

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; USAM ; CCCS, UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, RC, ASMC, ASMM, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

##### Remarques, critiques, propositions :

- Nous approuvons le maintien de cette solution adaptée à la pratique (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI). Cette reprise est impérativement nécessaire dans le cadre de la formation de base des apprentis (2roues).
- Il faut garantir que l'autorité de délivrance ait connaissance de la suppression du privilège en cas d'interruption de l'apprentissage (ZG).

Non : BE.

##### Remarques, critiques, propositions :

- La disposition selon laquelle il faut emporter avec soi l'original du contrat d'apprentissage (art. 43, al. 2) doit être supprimée. Le contrat d'apprentissage original est un document important, de plusieurs pages, qui doit être conservé en conséquence. Au lieu du contrat d'apprentissage original, qui ne peut en outre être emporté simplement dans un porte-monnaie en raison de son volume, il faut emporter une attestation de l'entreprise d'apprentissage (BE).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, ASTAG, ATE, bpa, Pro Velo, QAED, ASETA, UTP ; kb, Driving GR, Emergency, ow, me, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, FVO, Grisch, WAB, ag, lfB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, VS ZG.

## 4.3.4.5.2

Mécanicien(ne) en motocycles (art. 41, al. 2 et 3, et art. 43) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	1	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	20	0	9
Autres (non contactés)	44	0	28
Total intermédiaire	90, dont ASMC : 23 IGWAB-CH : 9		
Total	58	1	48

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, RC, ASMC, ASMM, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, Ver-Tug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Les apprentis mécaniciens en motocycles doivent pouvoir continuer à faire le permis de conduire illimité dès 18 ans (UDC ; USAM, ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues). Cette reprise est impérativement nécessaire dans le cadre de la formation de base des apprentis (2roues).
- Cf. ch. 4.3.4.5.1 (UDC ; ZG ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI).

Non : BE.

Remarques, critiques, propositions :

- La disposition selon laquelle il faut emporter avec soi l'original du contrat d'apprentissage (art. 43, al. 2) doit être supprimée. Le contrat d'apprentissage original est un document important, de plusieurs pages, qui doit être conservé en conséquence. Au lieu du contrat d'apprentissage original, qui ne peut en outre être emporté simplement dans un porte-monnaie en raison de son volume, il faut emporter une attestation de l'entreprise d'apprentissage (BE).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, ASTAG, ATE, bpa, Pro Velo, QAED, ASETA, UTP ; kb, Driving GR, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, FVO, Grisch WAB, ag, lfB, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, VS ZG.

## 4.3.4.5.3

Conducteur/trice de véhicules légers (art. 39 et 42, al. 1 à 3) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	0	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	0	12

Autres (non contactés)	41	2	28
Total intermédiaire	85, dont ASMC : 12 IGWAB-CH : 9		
Total	64	2	51

Qui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; UDC ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM ; ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Cf. ch. 4.3.4.5.1 (ZG).
- On ne devrait pas être obligé de commander en sus les permis d'élève conducteur pour les catégories BE et CE puisqu'il faut de toute façon conduire toutes les sous-catégories dans le cadre de l'apprentissage (UDC ; ASTAG).
- Pour les métiers de conducteur/trice de véhicules légers AFP et de conducteur/trice de véhicules lourds CFC, la conduite accompagnée devrait être possible dès 16 ans pour la catégorie B ou BE. Dès 17 ans, ces personnes devraient aussi avoir le droit de conduire les catégories B et BE sans accompagnement en Suisse, dans le cadre de leur activité professionnelle et sur des trajets en provenance ou à destination du lieu de travail ou dans un rayon à fixer par le formateur responsable. S'il n'est pas donné suite à cette demande, l'obligation d'être accompagné par un formateur agréé doit être supprimée : sinon, l'apprenti (AFP ou CFC) serait désavantagé de manière injustifiée par rapport à tous les autres élèves conducteurs, pour lesquels l'accompagnement non professionnel suffit. Pour la catégorie B, cette obligation serait aussi inopportune puisque la demande pour l'autorisation de formation est extrêmement faible (seules quelques personnes entreprennent la formation AFP). Il faudrait ainsi organiser un cours de base de trois jours pour seulement deux à quatre formateurs par an, ce qui serait absurde. L'obligation d'être accompagné par un « formateur agréé » ne serait donc justifiée que pour les élèves conducteurs de la catégorie C de 17 à 18 ans (UDC ; ASTAG).
- Le Conseil fédéral devrait mettre le plus rapidement possible en vigueur les modifications d'ordonnance liées à la formation professionnelle initiale (conducteur/trice de véhicules légers ou conducteur/trice de véhicules lourds). Il n'y a pas besoin de délai transitoire puisque l'on pourrait démarrer tout de suite avec la formation de base adaptée (à condition qu'il y ait un arrêté du Conseil fédéral) (ASTAG).

Art. 39 :

- Les courses soumises à l'OACP doivent continuer d'être exclues (cf. art. 4, al. 1, OACP) (SO).

Art. 42, al. 1 à 3 :

- Art. 42, al. 2 : Pour des raisons d'équité, il faut aussi autoriser, pour les élèves conducteurs de la catégorie B avant 18 ans, d'autres accompagnateurs privés, comme prévu pour ceux qui ne suivent pas la formation en titre (NE).

Art. 42, al. 4 :

- La question de savoir qui décide quand les apprentis sont prêts à passer l'examen est sans réponse et donc problématique (ASMC, ASMM, ASEM ; ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, ZFV).

Non : ca, pa.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 42, al. 4 : La question de savoir qui décide quand les apprentis sont prêts à passer l'examen est sans réponse et donc problématique (pa).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, ATE, bpa, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, SC TI, ASETA, UTP, 2roues ; kb, Driving GR, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, FVO, Grischa WAB, ag, lfB, IAS, rs, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, CSS, SPC, UMS, VS ZG.

## 4.3.4.5.4

Conducteur/trice de véhicules lourds (art. 40 et 42, al. 1, 3 et 4) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	0	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	16	0	12
Autres (non contactés)	40	1	31
Total intermédiaire	83, dont ASMC : 20 IGWAB-CH : 9		
Total	54	1	54

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; USAM ; UDC ; UPSA, asa, ASTAG, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, ASMM, SCPVS, TCS, ASEM ; ca, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Pourquoi seule l'option « véhicules utilitaires » pour les mécaniciens en maintenance ou les mécaniciens d'automobiles permet une disposition particulière ? Y a-t-il une inégalité entre les apprentis de la branche ? Supprimer l'option « véhicules utilitaires » (VD).
- Cf. ch. 4.3.4.5.1 (ZG).
- Cf. ch. 4.3.4.5.3 (UDC ; ASTAG).

Art. 40 :

- Les courses soumises à l'OACP doivent continuer d'être exclues (cf. art. 4, al. 1, OACP) (SO).
- Les apprenants peuvent être admis à l'examen pratique de conduite des catégories B, BE, C ou CE au plus tôt six mois après leurs 17 ans révolus, ~~même s'ils ne possèdent pas encore le permis d'élève conducteur depuis au moins un an [...]~~ (VD).
- Nous saluons l'intégration de ces professions dans l'art. 40. Dès que l'examen pour cette catégorie est réussi, la disposition proposée (art. 40, al. 2) prévoit qu'il faut attendre jusqu'à six mois avant que le permis de conduire soit délivré. Nous estimons que cet obstacle est inutile (UPSA).
- L'obligation d'être accompagné par un moniteur de conduite ou par un formateur agréé pour les courses d'apprentissage effectuées avec un véhicule automobile de la catégorie B doit aussi être

supprimée pour les apprentis des professions mentionnées âgés de moins de 18 ans. Motif : sinon, l'apprenti serait désavantagé de manière injustifiée par rapport à tous les autres élèves conducteurs, pour lesquels l'accompagnement non professionnel suffit (UPSA).

- L'obligation d'être accompagné par un moniteur de conduite ou par un formateur agréé pour les courses d'apprentissage effectuées avec un véhicule automobile des catégories BE, C et CE n'est justifiée que jusqu'à 18 ans révolus. Si cette obligation concernait aussi les apprentis âgés de plus de 18 ans, cela entraînerait un désavantage par rapport aux personnes qui ne suivent pas l'un des apprentissages mentionnés (UPSA).

Non : pa.

Remarques, critiques, propositions :

-

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, ATE, bpa, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, SC TI, ASETA, UTP, 2roues ; aw, kb, Driving GR, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, FGLWFL, tf, ef, lf, FVO, Grisca WAB, ag, lfB, IAS, rs, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, VS ZG.

#### 4.3.4.6 Examen pratique de conduite

##### 4.3.4.6.1

Acceptez-vous que l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention du permis de conduire pour motocycles dure désormais 60 minutes au minimum (accueil et congé compris) (annexe 11, ch. V.1.1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	17	8	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	0	0	2
Autres organisations (contactées)	17	4	5
Autres (non contactés)	40	13	20
Total intermédiaire	76, dont IGWAB-CH : 9	25, dont ASMC : 7	
Total	67	18	35

Oui : AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH ; PSS, UDC ; ACS, asa, ASTAG, ATE, bpa, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, Pro Velo, RC, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, am, APSR JU, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, pa-fd-rs, EC CarPostal, fzl, jh, IG BS, lfB, jw, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Le parcours et la conduite dans la circulation routière doivent tous deux être réussis (SO).
- Annexe 11, ch. VI, point 1d : Contradiction : rôle de passager pendant 30 minutes alors que la durée de l'examen est de 60 minutes, dont 45 dans la circulation routière (annexe 11, ch. V) (SO).
- Conduite avec passager pour les catégories A2 et A (SO).
- Cf. ch. 4.3.4.5.1 (ZG).
- Catégorie AM, droit de choisir : examen de 60 minutes, aussi valable dès 16 ans pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie A1. Condition préalable : avoir suivi l'examen théorique de base ordinaire et une partie de la formation pratique de base. Dans ce cas : suivre la deuxième partie de la formation pratique de base avant l'examen pratique pour la catégorie A2 ou lors de l'accès direct à

la catégorie A. À cet effet et uniquement pour ce cas, la formation pratique de base doit être répartie de façon analogue à la réglementation actuelle (UDC ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI ; VS ZG).

- 30 minutes doivent suffire pour la catégorie AM (motocycles légers) (UDC ; USAM ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues ; VS ZG).
- Pour la mise en œuvre de la nouvelle méthode (courses avec destination), il est nécessaire de circuler au moins 60 minutes sur la voie publique (ATE, bpa, Pro Velo). 60 minutes par élève, soit 240 minutes minimum pour un groupe de quatre candidats au permis (ca, te, OFV).
- L'application différente suivant le canton n'est pas compréhensible (IfB).
- Nous pouvons imaginer un accueil assez long avant l'examen, lors duquel on pose par exemple des questions importantes sur le véhicule ; il faut dans ce cas revoir la durée de l'examen : 1,5 à 2 heures ou deux leçons par candidat (ZfV).

Non : AI, BE, BL, LU, NW, OW, VD, VS ; SPAA, QAED, ASMC, ASMM ; ASMC TI, aw, kb, me, FGLWFL, ef, FVO, FZ, ag, KBAV, kf, SF, UFV.

Remarques, critiques, propositions :

- La durée d'un examen de conduite dépend beaucoup des conditions locales et doit rester de la compétence des cantons. Une durée de 60 minutes est inutile et ne fait qu'augmenter les coûts (AI).
- Reprendre les exigences minimales de la directive 2006/126/CE. Dans ce cadre, les cantons peuvent préciser eux-mêmes consensuellement les durées d'examen (BE, BL, LU, VS). Il n'y a pas lieu de prescrire une durée minimale, tout au plus une valeur indicative (SPAA).
- Cf. 4.3.4.6.2 (VD).
- Pour les motocycles également, l'examen doit tenir dûment compte du thème de la conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique (QAED).
- Désormais 60 minutes au minimum par candidat (ASMC, ASMM ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, SF, UFV).
- 90 minutes au minimum (FVO).
- Si l'expert parvient déjà plus tôt à la conclusion que le candidat a réussi, l'examen doit aussi pouvoir être plus court (ag).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; CCCS, UPSA, ASTAG, ASETA, UTP ; Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, lf, Grischa WAB, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS, WB.

4.3.4.6.2

Acceptez-vous qu'une durée minimale (45 minutes) de conduite dans la circulation routière soit désormais prescrite lors de l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire pour motocycles ou voitures de tourisme (annexe 11, ch. V.1.1) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	15	10	1
Partis	1	1	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	19	5	3
Autres (non contactés)	33	21	19
Total intermédiaire	69, dont ASMC : 9 IGWAB-CH : 8		
Total	52	37	32

Qui : AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; ACS, UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, FMS, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, Pro Velo, RC, ASMC, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, Agrotec, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, ER-FA, FGLWFL, tf, FZ, fzl, jh, IG BS, gl, te, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Cf. ch. 4.3.4.5.1 (ZG).
- Pour la mise en œuvre de la nouvelle méthode (courses avec destination), il est nécessaire de circuler au moins 45 minutes sur la voie publique (ATE, bpa, Pro Velo).
- Désormais une durée minimale (45 minutes par candidat) (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, UFV).
- Cf. remarque sur la question 4.3.1.2 (ASMC ; pa, APSR JU, ASMC TI, FZ, SF, ASMC ZG, UFV).
- Les questions posées avant le départ ne doivent pas empiéter sur l'examen pratique de conduite, ni être un facteur générant un stress supplémentaire pour l'élève conducteur (ACS VD).
- Suivant la région, on a besoin de davantage de temps. Donc oui uniquement si on compte 60 minutes par candidat (VerTug). Même 60 minutes de route dans un environnement varié sans compter l'avant/après (te).

Non : AI, BE, BL, JU, LU, NW, OW, TI, VD, VS ; UDC ; SPAA, FREC, OV JU, QAED, ASMM ; am, kb, Drive Z, me, pa-fd-rs, ef, lf, EC CarPostal, FVO, ag, lfb, jw, KBAV, kf, mm, pal, sl, ll, tl, vb, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Les détails de ce genre doivent rester de la compétence des cantons (AI).
- Annexe 11, ch. V 1.1 : Supprimer « dans la circulation routière ». L'armée a déjà fait de bonnes expériences de formation avec des simulateurs et il faut supposer que cette possibilité pourra aussi être utilisée à l'avenir pour l'examen de conduite (BE).
- Annexe 11, ch. V 1 : Cf. réponse à la question 4.3.4.6.1. Remplacer par ch. 10 de l'annexe II de la directive CE (BE, BL, LU, VS). Il n'y a pas lieu de prescrire une durée minimale, tout au plus une valeur indicative (SPAA).
- Garder le statu quo (JU ; OV JU).
- À moins que les 45 minutes de conduite au minimum incluent aussi la période dédiée aux exercices. L'autre possibilité serait de reprendre la durée de conduite prévue par la directive européenne pour la catégorie B (TI).
- Une durée minimale de 45 minutes dans la circulation est trop longue et aurait des conséquences trop importantes sur la réalisation des examens pratiques (augmentation du temps nécessaire et diminution du nombre d'examens réalisables par jour) et ce sans permettre une meilleure évaluation. Un minimum de 30 minutes (comme dans les directives 7 de l'asa) est suffisant pour une évaluation correcte du candidat (VD).
- Les experts d'examen doivent pouvoir continuer à décider du parcours d'examen en fonction de la région (ville, campagne) et de l'heure de la journée. À cela s'ajoute que les experts chevronnés savent déjà après quelques minutes où en sont les candidats. Il est inefficace de prescrire des durées maximales sur ce point (UDC).
- L'examen pratique de conduite doit être unifié sur le plan national. Il doit durer au minimum 60 minutes (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- La réalisation de l'examen est déterminante : il faut garantir que la conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique soit contrôlée et que le non-respect de celle-ci soit clairement un critère d'échec (QAED).
- Pour chaque candidat (ASMM ; KBAV).
- 90 minutes au minimum (lf, FVO).

- Les personnes qui passent l'examen pratique de conduite pour supprimer la restriction 78 doivent seulement passer une course de contrôle de 30 minutes au maximum (ag)
- Trop court : 60 minutes au minimum pour les deux catégories (IfB).
- Nous pouvons imaginer un accueil assez long avant l'examen, lors duquel on pose par exemple des questions importantes sur le véhicule ; il faut revoir la durée de l'examen et la fixer par candidat et non par catégorie, puisque deux personnes passent l'examen ensemble pour les catégories de motocycles (Drive Z, jw, mm, ZFV).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; CCCS, ASETA, UTP ; fd, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, Grischa WAB, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS, WB.

#### 4.3.4.6.3

Approuvez-vous les prescriptions relatives aux véhicules d'examen (annexe 11, ch. IV) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	2	23	1
Partis	1	2	7
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	9	11	10
Autres (non contactés)	12	45	21
Total intermédiaire		82, dont ASMC : 26 IGWAB-CH : 9	
Total	25	47	40

Oui : BL, SG ; UDC ; USAM ; ACS, UPSA, ASTAG, FMS, motosuisse, ASMM, SC TI, TCS, 2roues ; pa, fd, Drive Z, pa-fd-rs, jh, IG BS, jw, gl, mm, ASMC ZG, rs, VS ZG.

Remarques, critiques, propositions :

- Tous les motocycles d'examen devraient être énumérés conformément à la directive CE, annexe II, ch. 5.2 (BL, SG).
- Il faudrait reprendre les précisions que donnent les directives 7 de l'asa sur les roues jumelées des véhicules d'examen des catégories A1, A2 et A (BL, SG).
- Les véhicules d'examen des catégories AM et A1 devraient être complétés conformément à l'art. 73, al. 2 (BL, SG).
- Toute personne qui a passé l'examen pratique de conduite au volant d'une voiture à boîte automatique ne doit être autorisée à conduire que les voitures à boîte automatique (BL, SG).
- Catégories BE et C1E : Si la caisse fermée de la remorque est moins large que le véhicule tracteur, la visibilité vers l'arrière est toujours assurée par les rétroviseurs extérieurs du véhicule tracteur. La prescription correspondante est superflue (BL, SG).
- Les élèves doivent pouvoir passer l'examen avec le véhicule (voiture ou motorcycle) qu'ils conduisent habituellement (UDC). Le motocycliste doit pouvoir passer l'examen avec le véhicule qu'il conduit habituellement. Cette possibilité favorise la sécurité ainsi que l'acceptation par les motocyclistes. S'en tenir aux critères de la directive du 1<sup>er</sup> juin 2017 (USAM ; ASTAG, FMS, motosuisse, SC TI, 2roues).
- La disposition relative à la boîte automatique peut être supprimée (ACS, ASMM ; pa, Drive Z, jw, mm, ASMC ZG, VS ZG).

Non : AG, AI, AR, BE<sup>6</sup>, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PBD, PLR ; UVS ; asa, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, ASMM, SCPVS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, tf, lf, FVO, FZ, fzl, lfB, jw, KBAV, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Tous les motocycles d'examen devraient être énumérés conformément à la directive CE, annexe II, ch. 5.2 (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Il faudrait reprendre les précisions que donnent les directives 7 de l'asa sur les roues jumelées des véhicules d'examen des catégories A1, A2 et A (AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Les véhicules d'examen des catégories AM et A1 devraient être complétés conformément à l'art. 73, al. 2 (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Toute personne qui a passé l'examen pratique de conduite au volant d'une voiture à boîte automatique ne doit être autorisée à conduire que les voitures à boîte automatique (PLR ; UVS ; AG, AI, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH ; asa, cp, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, ASMC, SCPVS ; APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, ERFA, FGLWFL, tf, EC CarPostal, FZ, fzl, KBAV, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, SPC, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA). Les changements de vitesse manuels demandent beaucoup d'attention aux conducteurs non exercés, ce qui implique des risques pour tous les usagers dans un trafic urbain dense (SCPVS ; UVS). Une personne qui conduit avec une boîte manuelle sans y être exercé court des risques plus importants qu'une personne exercée. Il lui manque les automatismes nécessaires pour se servir d'un véhicule à boîte manuelle (GR ; cp, ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, SPC). La conduite des véhicules à boîte manuelle est exigeante, il y a donc besoin d'un examen (cp, FREC, IGWAB-CH ; BEOB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA). Nous estimons que la suppression du « code automatique » est prématurée de dix ans (BEOB) / encore trop révolutionnaire et qu'elle ne sera susceptible de réunir une majorité que dans dix à quinze ans (SZ). Il faudrait que 90 % des véhicules soient automatiques en Suisse pour que cette proposition soit acceptable (IGWAB-CH ; ERFA, EC CarPostal, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS, 2PA). Toute personne qui a passé l'examen de conduite de la catégorie B avec un véhicule automatique obtient un code automatique dans le permis de conduire. Ce code peut être supprimé lorsque le candidat présente au service compétent l'attestation d'un moniteur selon laquelle il a suivi quatre leçons avec un véhicule à boîte manuelle. Cette proposition correspond au modèle allemand / à la procédure appliquée en Allemagne (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Comment procède-t-on avec les étrangers qui ont passé une course de contrôle ou qui demandent le permis de conduire suisse alors qu'ils n'ont encore jamais conduit avec une boîte manuelle (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ?
- Pourquoi n'inscrit-on pas le code automatique pour les motocyclistes qui passent l'examen sur un scooter (KBAV) ?
- Annexe 11, ch. IV : Catégories BE et C1E : Si la caisse fermée de la remorque est moins large que le véhicule tracteur, la visibilité vers l'arrière est toujours assurée par les rétroviseurs extérieurs du véhicule tracteur. La prescription correspondante est superflue (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Pour garantir la sécurité du candidat et de l'expert de la circulation, les voitures d'examen de la catégorie B doivent être équipées de doubles commandes ; notamment parce que de plus en plus de voitures sont équipées d'un frein à main électronique (ZG : et difficile d'accès) (AG, AI, AR, BE, BS, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, ASMC, ASEM ; ca, pa, ACS VD, APSR JU, am, ASMC TI, aw, BEOB, Drive Z, ERFA, FGLWFL, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, lfB, jw, KBAV, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA). La per-

<sup>6</sup> Le canton de BE n'est pas d'accord avec les prescriptions sur les véhicules d'examen, mais approuve la suppression de la limitation aux boîtes automatiques lorsque l'examen de conduite a été passé avec un véhicule à boîte automatique.

tinence de l'expert dans le choix du parcours d'examen est inconsciemment influencée par les moyens d'intervention à sa disposition (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb, Vorankommen).

- Il ne faut pas supprimer la prescription qui demande que les accompagnateurs puissent atteindre facilement le frein à main (IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- Il faut accroître l'expérience acquise avant l'examen de conduite avec des accompagnateurs non professionnels (IGWAB-CH, ASMC ; pa, ASMC TI, aw, BEOWAB, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA). Le nombre de courses effectuées avec des accompagnateurs privés pourrait donc augmenter. Ceux-ci doivent d'autant plus veiller à ce que les courses d'apprentissage s'effectuent en toute sécurité. Sur ce point, il est incompréhensible que les moniteurs, professionnalisés pour l'activité d'enseignement, doivent équiper les véhicules d'auto-école conformément à l'ordonnance tandis que les accompagnateurs non professionnels ne seraient même plus obligés d'atteindre aisément le frein à main (ASMC, ASMM, ASEM ; ca, pa, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG, ZFV).
- Les prestataires de formation en deux phases qui travaillent avec de nouveaux conducteurs déjà formés utilisent pratiquement sans exception des véhicules d'auto-école à doubles commandes pour la seconde journée de formation complémentaire (IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, ZFV, ZVS, 2PA). Pour les débutants n'ayant pas encore passé d'examen pratique et accompagnés par des non-professionnels, le frein à main n'aurait plus besoin d'être facilement accessible ! Cette mesure s'écarte nettement de l'objectif de rendre la formation plus sûre (ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG, ZFV).
- Tous les examens de la catégorie B doivent être passés avec des véhicules équipés conformément à l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (FREC, ASMC, ASMM, ASEM ; ca, pa, am, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, IfB, jw, KBAV, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, tl, UFV, vb, VerTug, VS ZG, ZFV). Le fait que les examens de la catégorie B puissent être passés aussi bien avec des voitures conformes à l'OMCo qu'avec des voitures sans équipement particulier crée des conditions inégales pour les candidats (ASMC, ASMM, ASEM ; pa, ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG, ZFV) et les experts de la circulation (ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG, ZFV).
- Tous les examens doivent être passés avec un véhicule équipé conformément à l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (lf, FVO, SPC).
- Comme dans l'OACP, aucun véhicule affecté au transport de personnes ne doit pouvoir être utilisé comme véhicule d'examen pour les véhicules de transport de marchandises, et vice versa (SO).
- Il n'y a pas lieu de réintroduire de nouvelles définitions des véhicules d'examen pour les catégories A et A2. Il faut maintenir les définitions introduites avec la directive (PBD ; GL, LU).
- Catégorie A2 : Motorcycle biplace à une voie d'une puissance ~~d'au moins 20 kW~~ n'excédant pas 35 kW. Les véhicules entre 11 kW et 20 kW sont exclus de l'examen pratique alors qu'ils peuvent être admis pour la formation (cf. art. 12). Il ne faut admettre que le véhicule qui peut être utilisé avec la catégorie A2. Ne pas obliger à changer de véhicule pour venir à l'examen (VD).
- Vu l'évolution de la technologie, il serait judicieux de se poser des questions concernant les véhicules équipés d'assistance à la conduite. Que pouvons-nous admettre (VD ; cp) ?
- Mieux : véhicule équipé de doubles commandes. Les candidats devraient être obligés de se présenter à l'examen avec le moniteur de conduite (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, OFV, SF, UFV).
- Catégories C1E et D1E : Leur description est hétérogène. La question du sens des différentes directives se pose puisqu'en pratique on passe normalement l'examen de remorque avec un ensemble BE (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Catégorie D1 : La longueur ne doit pas être limitée. La différence entre les catégories D1 et D réside dans le nombre de places assises (Drive Z, jw, mm, ZFV).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; USP ; ACS, CCCS, ATE, bpa, SPAA, Pro Velo, QAED, RC, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, Grischa WAB, ag, IAS, kf, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS.

## 4.3.4.6.4

Acceptez-vous que les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B qui souhaitent obtenir le permis de la catégorie A1 ne soient plus dispensés de l'examen pratique de conduite (pas d'exception à l'art. 15, al. 4) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	20	5	1
Partis	1	2	6
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	17	4	6
Autres (non contactés)	49	4	20
Total intermédiaire	88, dont ASMC : 26 IGWAB-CH : 9		
	53	15	35

Oui : AG, AI, BE, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; CCCS, asa, ATE, bpa, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC, ASMM, SCPVS, TCS, ASEM ; ca, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, fd, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, ef, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, IG BS, jw, KBAV, kf, gl, mm, pal, te, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, SPC, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- À titre général, aucun examen de conduite ne doit être obtenu sans examen pratique (ZG).
- À saluer expressément. Cette disposition aurait probablement des effets positifs en termes d'accidents (CCCS).
- Un examen pratique de conduite a tout son sens puisque la conduite sûre d'un motorcycle demande des capacités techniques particulières qui vont au-delà des aptitudes pour la catégorie B (ATE, bpa, Pro Velo).
- Nous parlons de véhicules à quatre et à deux roues et de 1 t de différence, qui ont des comportements de conduite différents et dont les risques d'accidentologie sont différents, ainsi que les conséquences physiques qui en découlent (ca).
- Cette mesure permet d'atteindre les objectifs pédagogiques et évaluateurs pour une formation de qualité et permettant de garantir le niveau des examens et les objectifs de sécurité (ACS VD).

Non : AR, FR, GL, LU, TG ; PBD, UDC ; FMS, motosuisse, SC TI, 2roues ; pa, lf, FVO, lfB.

Remarques, critiques, propositions :

- Compte tenu du prolongement de la formation pratique de base, l'exemption de l'examen pratique de conduite reste acceptable (UDC ; AR ; FMS, motosuisse, SC TI).
- Un examen supplémentaire retiendrait bon nombre de ces personnes d'acheter un motorcycle (il s'agit souvent d'un scooter de 125 cm<sup>3</sup>) en plus de leur automobile. La branche craint une chute des ventes de scooters (UDC ; FMS, motosuisse, SC TI).

- L'examen est inutile puisque les titulaires du permis de la catégorie B ou B1 ont déjà prouvé lors d'un examen pratique de conduite qu'ils savent évoluer correctement dans le trafic routier (PBD, UDC ; FMS, motosuisse, SC TI ; 2roues).
- Le régime actuel a fait ses preuves, ne pose aucun problème en pratique et ne nuit absolument pas à la sécurité routière (GL, LU, TG ; 2roues).
- À maintenir comme jusqu'à présent (If, FVO).

Sans avis ou non concerné : GE ; PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, UPSA, AS-TAG, RC, ASETA, UTP ; Agrotec, Driving GR, Emergency, ow, FAid, FCTSA, Grischa WAB, ag, IAS, sk, me2, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, UMS, WB.

#### 4.3.4.7 Animateurs de la journée de formation complémentaire

##### 4.3.4.7.1

Acceptez-vous que le cercle des personnes admises à la formation d'animateur soit élargi si les personnes concernées acquièrent, dans le cadre d'un module préliminaire, les connaissances qui leur font défaut (art. 23b, al. 2, projet OFCond) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	0	2
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	12	5	10
Autres (non contactés)	4	45	24
Total intermédiaire		50, dont ASMC : 27 IGWAB-CH : 10	
Total	43	13	45

Oui : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, TCS, ASEM ; pa-fd-rs, jh, IG BS, gl.

##### Remarques, critiques, propositions :

- L'ouverture proposée permet de tenir compte de davantage de personnes qui disposent des compétences mentionnées (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Il faut clairement ouvrir l'accès. Qu'est-ce qui doit qualifier un expert de la circulation comme animateur ? Il faut rendre l'accès possible aux personnes qui travaillent dans le domaine de la formation d'adultes. Nous aurions dès lors moins de problèmes de qualité (TCS).

Non : FREC, IGWAB-CH, QAED, ASMC, ASMM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, If, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, Il, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

##### Remarques, critiques, propositions :

- Il faut garantir que les animateurs aient suffisamment de savoir-faire – y compris en conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique (QAED).
- Attention à ne pas dévaluer les formations de moniteur de conduite certifiées par un brevet fédéral et par la formation continue et à ne pas générer une concurrence déloyale qui nuirait à la qualité de la formation. Exiger un brevet fédéral de moniteur dans la catégorie du permis examiné (ACS VD).
- Maintenir le régime actuel (ca, kb, me, If, FVO, Grischa WAB, me2) !

Sans avis ou non concerné : AR, GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, FMS, motosuisse, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, ag, lfB, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, WB.

## 4.3.4.7.2

Acceptez-vous qu'un stage doive être effectué avant l'examen d'animateur (annexe 1a, ch. 2.1611, projet OFCond) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	0	2
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	16	2	10
Autres (non contactés)	46	2	25
Total intermédiaire	89, dont ASMC : 26 IGWAB-CH : 10		
Total	53	4	46

Oui : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC, ASMM, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, fzl, Grischa WAB, jh, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, Ver-Tug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Avec l'élargissement proposé (que nous soutenons) des personnes admises à la formation d'animateur, il est d'autant plus important que les compétences nécessaires soient renforcées lors d'un stage. Nous estimons qu'une journée pour la formation continue « animation et formation d'adultes » n'est pas suffisante (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Il est tellement logique que la personne suive et donne sous contrôle durant minimum deux mois une quinzaine de cours avant de se présenter à l'examen final. Le stage serait rémunéré au minimum à 50 % d'un animateur certifié (ca).
- Le stage devrait durer au moins une année pour que les nouveaux animateurs puissent acquérir suffisamment d'expérience. Le stagiaire doit aussi avoir la possibilité de donner des cours de manière autonome. Un animateur déjà formé doit toutefois se trouver à proximité immédiate. Au moins 25 interventions avant l'examen pratique (Drive Z).

Non : QAED, TCS ; pa-fd-rs, te.

Remarques, critiques, propositions :

- Il faut garantir que les animateurs aient suffisamment de savoir-faire – y compris en conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique (QAED).
- Le système actuel est applicable et efficace (TCS).

Sans avis ou non concerné : AR, GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, FMS, motosuisse, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, FVO, ag, lfB, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

## 4.3.4.7.3

Approuvez-vous les conditions de prolongation de la durée de validité de l'autorisation d'exercer une activité d'animateur (annexe 1a, ch. 2.17, projet OFCond) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	0	2
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	15	2	11
Autres (non contactés)	19	31	23
Total intermédiaire	61, dont IGWAB-CH : 6	33, dont ASMC : 5	
Total	55	28	45

Oui : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, cp, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMM, TCS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, APSR JU, BEOWAB, pa-fd-rs, EC CarPostal, fzl, IG BS, gl, OFV, ASMC ZG, VAZ, VerTug, VS ZG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Les mêmes droits pour tous : moniteurs de conduite, animateurs et experts de la circulation (TCS).
- La période devrait être de cinq ans comme pour les moniteurs de conduite (EC CarPostal).

Non : FREC, ASMC ; am, ASMC TI, aw, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, lf, FVO, FZ, Grischa WAB, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, ll, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, SPC, VSZ TG, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Deux jours de perfectionnement et 30 jours de cours ne sont pas possibles s'il ne devait y avoir plus qu'un seul jour de formation complémentaire. Par contre, cela est correct si deux jours sont maintenus (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Nous prenons comme base des cours de deux journées. La disposition doit y être conforme (ASMC ; ASMC TI, FZ, KBAV, SF, UFV, SPC).
- L'échéance de l'autorisation d'exercer une activité d'animateur doit être adaptée à celle de l'autorisation d'enseigner la conduite. Donner ou auditer 30 journées de cours sur cinq ans plus deux jours de formation continue (Drive Z, ERFA, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VSZ TG). La diminution de moitié des cours de formation complémentaire rendra peut-être difficile pour certains animateurs d'atteindre les 30 journées de cours exigées sur trois ans (Drive Z, jw, mm).

Sans avis ou non concerné : AR, GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, FMS, motosuisse, QAED, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, ag, jh, lfB, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, UMS.

#### 4.3.4.8 Experts de la circulation

Approuvez-vous les prescriptions relatives à la formation initiale, à l'examen et à la formation continue des experts de la circulation (annexe 13) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	1	25	0
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	7	8	13
Autres (non contactés)	12	13	49
Total intermédiaire			71, dont ASMC : 19 IGWAB-CH : 8
Total	23	45	44

Qui : TI ; UDC, PSS ; USAM ; UPSA, ASTAG, ATE, bpa, FREC, Pro Velo, TCS ; ca, am, tf, IG BS, gl, pal, te, sl, ll, tl, vb, SPC.

Remarques, critiques, propositions :

- L'évaluation devrait inclure un examen relevant de la psychologie du trafic (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Lors de la qualification subséquente, il faut notamment apprendre la méthode du coaching (aussi pour les examinateurs !) puisqu'elle constitue un instrument très adéquat non seulement pour faire progresser, mais également pour constater les niveaux de compétences (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Un module de cours correspondant, déjà développé par le bpa en collaboration avec la HES-NO, est disponible (ATE, bpa, Pro Velo).
- Les mêmes droits pour tous : moniteurs de conduite, animateurs et experts de la circulation (TCS).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, cp, CCDJP, MFK BS, OV JU, QAED, ASMM, ASEM ; pa, ACS VD, APSR JU, gb, lf, FVO, Grischa WAB, jh, me2, OFV, VerTug, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Même âge minimum qu'en UE (AG, BL, FR, GL, GR, JU, LU, OW, SG, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Ne pas utiliser des catégories de permis de conduire pour classifier des véhicules. Utiliser la classification de l'OETV (NE).
- Annexe 13, ch. 3.13 : Bien que les antécédents en tant que conducteur ne soient pas un critère dans la directive CE, nous ne rejetons pas cette condition pour le métier d'expert de la circulation. Mais la formulation choisie ici est trop stricte puisque de très nombreuses infractions de peu d'importance sont liées à une mise en danger (abstraite accrue) de la circulation routière. Il faudrait utiliser la même formulation que dans l'art. 8, al. 6, OAC sur la pratique de la conduite (AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). La réputation de conducteur n'est pas exigée dans le droit de l'UE. Adapter la formulation en écrivant « infractions graves » (LU).
- Annexe 13, ch. 3.15 : Sur la base de longues années d'expérience des examens relevant de la psychologie du trafic (qui ne sont que partiellement convaincants) dans le cadre des procédures de sélection des experts de la circulation, une évaluation, qui peut en outre être comprise de façons très diverses, n'apporte aucune plus-value. Les autres exigences du ch. 3 suffisent. La directive CE ne

- connaît pas non plus de conditions de ce genre. À supprimer (AG, AR, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Annexe 13, ch. 4.12, 4.2, 5.12 et 5.2 : Supprimer ces chiffres. Ils prennent comme modèle le ch. 2.2 de l'annexe IV de la directive CE, mais ne sont pas conciliables avec le modèle de formation initiale et continue qui a fait ses preuves pour les experts de la circulation en Suisse (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Ces délais entraîneraient des problèmes de ressources, surtout dans les petits cantons (AR). On n'a pas non plus connaissance de problèmes que la pratique actuelle causerait dans un quelconque domaine (TG).
  - Annexe 13, ch. 3.1, 3.2, 5.1 et 5.2 : Déplacer la catégorie BE des ch. 5.1 et 5.2 aux ch. 3.1 et 3.2 (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, Z G, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
  - Annexe 13, ch. 3.1, 3.2, 5.1 et 5.2 : Il manque chaque fois la catégorie BE dans les catégories de l'autorisation de base. Divers cantons comptent la catégorie BE parmi les autorisations de base. Une modification signifierait que tous ces experts de la circulation devraient acquérir une qualification subséquente pour devenir experts de la circulation C (BE).
  - Annexe 13, ch. 5.1 et 5.2 : L'expert de la circulation de la catégorie B doit aussi pouvoir faire passer des examens de conduite de la catégorie BE. Les détails relatifs à l'acquisition de la qualification correspondante peuvent être réglés par le concept de formation de l'asa (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU) ou repris de celui-ci (SG).
  - Annexe 13, ch. 6 à 8 : Les réduire à l'essentiel et donc les raccourcir sensiblement. Renvoyer au fait que la formation doit par ailleurs être réalisée selon un concept de formation défini de concert par les autorités cantonales (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
  - Annexe 13, ch. 6 : Les experts de la circulation qui font passer des examens de conduite doivent suivre au moins certaines parties de la formation de moniteur de conduite ou de l'offre de l'ASMC. Il s'agit en priorité des domaines importants en termes didactiques, psychologiques et pédagogiques. Le but est de garantir que les experts de la circulation disposent des bases de la formation qu'ils contrôlent chez les nouveaux conducteurs (ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ZFV).
  - Les contrôles de véhicules et les examens de conduite requièrent des compétences différentes. Les contrôles techniques des véhicules doivent être séparés des examens de conduite. Les experts de la circulation spécialisés dans l'examen de conduite pourraient ainsi être beaucoup mieux formés à la réalisation des examens de conduite, ce qui permettrait d'améliorer grandement la sécurité routière. Les experts de la circulation chargés des examens de conduite n'ont pas besoin d'une formation préalable technique, mais plutôt pédagogique (VerTug).
  - Annexe 13, ch. 8.1 : Le délai de carence de six mois correspond en principe à la pratique actuelle, mais il existe des cas exceptionnels où un délai plus court est judicieux (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
  - Annexe 13, ch. 9.1 : À juste titre, la directive CE ne comprend, à l'annexe IV, ch. 4.2.1, qui définit la formation continue pour les experts de la circulation, aucun nombre d'heures par jour pour les quinze jours minimum prescrits dans les cinq ans, car cette règle restreint inutilement la flexibilité de l'organisation temporelle de cette formation continue (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
  - Annexe 13, ch. 9.13 : L'obligation de suivre une formation continue prévue par le ch. 9 concerne exclusivement les experts de la circulation chargés des examens de conduite (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
  - Annexe 13, ch. 9.14 : Dans la remarque entre parenthèses, il faudrait préciser que les cinq jours mentionnés font partie des quinze jours de formation continue (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
  - Annexe 13, ch. 9.3 : Il faut garantir ici que les séances techniques, les séances de rapport internes au service, etc., font partie des cours de formation continue que l'on peut comptabiliser (AG, AR, BL,

BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- C'est trop de prévoir quinze jours de formation sur cinq ans, surtout en comparaison avec les moniteurs ; il faudrait prévoir cinq jours en cinq ans (VD). L'obligation de suivre une formation continue de quinze journées dans les cinq ans n'est pas réalisable ; elle serait opportune si elle incluait la formation continue à la fois de conduite et de véhicules (BE). Notamment pour les experts chevronnés, des solutions individuelles comprenant moins de journées de formation continue devraient être possibles. La compétence de régler la formation continue devrait relever du niveau cantonal (AI).
- Remplacer « cadres » par « personnes qualifiées » pour être plus flexible dans des cas exceptionnels (AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Annexe 13 : Le concept de formation des experts de la circulation élaboré par l'asa définit précisément les exigences que doivent remplir les experts. Il n'est donc pas nécessaire de décrire les exigences aussi précisément dans l'OAPC. Il suffit de renvoyer au concept de l'asa (formulation analogue à l'art. 33, al. 8, OETV) (BE).
- Annexe 13, ch. 3.13 : Si les futurs experts doivent être titulaires du permis de conduire de durée illimitée depuis trois ans, il est quasi impossible que quelqu'un devienne expert à 24 ans. C'est seulement lorsqu'il a passé l'examen de conduite le jour de son 18<sup>e</sup> anniversaire que quelqu'un peut devenir expert de la circulation à 24 ans (BE).
- Annexe 13, ch. 4.12 : Supprimer l'obligation d'être titulaire du permis de conduire « depuis au moins trois ans » afin de disposer aussi dans les petits cantons de suffisamment d'experts pour les contrôles de véhicules (motocycles). Il en va de même pour les experts de la circulation de la catégorie C (BE).
- Annexe 13, ch. 9.1 et 9.3 : Les deux points se contredisent. Il est important que la formation continue doive compter pour l'objectif requis dès une durée d'une heure et surtout qu'elle puisse aussi inclure les matières transmises en interne à l'occasion de présentations et de séances techniques (BE).
- Nous ne sommes pas favorables à l'accroissement des exigences en termes de durée d'examen et de formation des experts, mesures qui généreront une augmentation importante du coût de l'examen et des ressources humaines dédiées à cette tâche au sein des autorités cantonales, sans que la sécurité routière n'en soit renforcée (GE).
- Examiner si le droit suisse ne doit pas renvoyer aux exigences de l'annexe 4 de la directive 2006/126/CE au lieu de créer une solution spéciale pour la Suisse (LU).
- Art. 64, al. 1 : Il ne doit pas être obligatoire que l'examen théorique soit réalisé par un expert de la circulation, c'est absurde (LU).
- Supprimer l'annexe 14, ch. 2. La qualification subséquente n'est pas prévue dans le droit de l'UE et elle est à notre avis excessive. Maintenir les droits acquis (directive 2006/126/CE, ch. 5.1.). Avec la formation continue actuelle de l'asa, les experts de la circulation remplissent les conditions pour la qualification subséquente (LU).
- Trop contraignant (cp).
- Par rapport à celle des moniteurs de conduite, la formation initiale et continue des experts semble être réglée de façon peu claire. Des conditions plus claires sont nécessaires et il faut créer un profil professionnel clair (QAED).
- Attention à ne pas dévaluer les formations de moniteur de conduite certifiées par un brevet fédéral et par la formation continue et à ne pas générer une concurrence déloyale qui nuirait à la qualité de la formation. Exiger un brevet fédéral de moniteur dans la catégorie du permis examiné (ACS VD).
- Même régime pour les moniteurs de conduite et les experts (OFV).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, SPAA, FMS, IGWAB-CH, motosuisse, RC, ASMC, SC TI, ASETA, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, ASMC TI, aw, BEOWAB, kb, fd, Drive Z, Driving GR, Emergency, ERFA, me, ow, FAid, FCTSA, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, EC CarPostal, FZ, fzl, ag, lfb, IAS, jw, KBAV, kf, sk, mm, CE ONG, CarPostal,

Reasco, SanA, SF, ASMC ZG, rs, SRC, ASS, CSS, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, UMS, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

#### 4.3.4.9 Permis de conduire étrangers

Acceptez-vous que les personnes qui résident dans un État membre de l'UE ou de l'AELE et conduisent à titre professionnel des véhicules automobiles des catégories C1, C, D1, D, P1 ou P immatriculés en Suisse ne soient plus tenues d'obtenir un permis de conduire suisse (art. 105, al. 1, let. b) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	21	5	0
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	2	0
Autres organisations (contactées)	8	11	9
Autres (non contactés)	3	53	17
Total intermédiaire		71, dont ASMC : 14 IGWAB-CH : 9	
Total	35	48	33

Oui : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USP ; UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, CCDJP, MFK BS, Pro Velo ; fd, ag, UMS.

#### Remarques, critiques, propositions :

- Cette disposition apporte un allègement administratif clair pour les autorités cantonales d'admission (AG, BL, BS, FR, GE, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Elle complique toutefois la procédure de vérification par les organes de contrôle (SH).
- Dans l'intérêt de la sécurité du droit, il faudrait encore stipuler expressément que cette course de contrôle ne doit pas non plus être répétée (AG, BL, BS, FR, GL, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Nous demandons d'évaluer si cela n'entraînera pas des difficultés pour le conducteur qui doit conduire à l'étranger un véhicule de travail immatriculé en Suisse (TI).
- Nous sommes expressément favorables à cette modification. Les catégories énumérées ne sont toutefois pas suffisantes. C'est précisément dans l'agriculture, qui compte de nombreux employés temporaires domiciliés dans des États membres de l'UE ou de l'AELE, qu'une extension de cette disposition aux véhicules des catégories B et G est nécessaire (UMS).

Non : AR, GR, JU, LU, VD ; UVS, USAM ; CCCS, SPAA, cp, FREC, IGWAB-CH, OV JU, ASMC, ASMM, SCPVS, TCS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, jh, lfb, IG BS, jw, KBAV, gl, mm, me2, pal, te, sl, ll, OFV, CarPostal, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

#### Remarques, critiques, propositions :

- La nouvelle disposition compliquerait nettement les vérifications à opérer lors de l'exécution. Les vérifications de détail des permis de conduire, par exemple concernant la validité, la disponibilité d'un duplicata, les restrictions ou les conditions imposées par les autorités, ne pourraient plus être réalisées par le biais des systèmes suisses. La pratique montre déjà aujourd'hui que les vérifications auprès d'autorités étrangères d'admission des conducteurs ne sont souvent possibles qu'aux heures de bureau des jours ouvrables. Il y a un risque pour le conducteur d'être empêché de poursuivre sa route parce qu'il est impossible de soumettre son permis de conduire étranger à une vérification incontestable (AR, GR ; CCCS, SCPVS ; UVS).

- Dans l'intérêt de la sécurité du droit, il faudrait encore stipuler expressément que cette course de contrôle ne doit pas non plus être répétée (AR, GR, JU, OV JU).
- L'expérience montre que les ressortissants des États de l'UE et de l'AELE doivent acquérir des connaissances juridiques non seulement en Suisse, mais aussi dans d'autres territoires. Les lacunes devraient être comblées par l'obtention d'un permis de conduire suisse (GR ; IGWAB-CH, ASMC, ASMM, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, ZFV, ZVS, 2PA).
- L'autorité doit avoir un contrôle sur les chauffeurs professionnels, même étrangers (JU ; OV JU).
- Cela crée une inégalité entre les ressortissants suisses et étrangers (LU, VD ; cp) qui n'est pas tolérable, notamment compte tenu du fait qu'il y a des manquements constatés avec les conducteurs poids lourds de divers pays de l'UE (VD). La gendarmerie constate quotidiennement que les conducteurs en provenance de l'étranger sont notablement plus en infraction que les conducteurs vivant en Suisse. Il faut donc maintenir la réglementation actuelle en la matière (cp).
- Le contrôle de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs est pratiquement impossible (UVS) / difficile (ZFV). Entraîne de nombreuses modifications dans le domaine de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, ce qui implique de nombreux désagréments pour les organisateurs et les prestataires de cours (TCS).
- La concurrence est faussée par rapport aux résidents suisses (USAM ; TCS). Le niveau réel des aptitudes à la conduite et la connaissance de l'ordre juridique suisse nécessitent l'obtention d'un permis suisse pour permettre de répondre aux objectifs sécuritaires et lutter contre la concurrence déloyale (VD ; ACS VD).
- Le « tourisme des chauffeurs frontaliers » augmenterait sensiblement. Les conditions de travail des chauffeurs suisses se retrouveraient donc sous pression (SCPVS).
- Les règles de la circulation routière présentent des différences d'un pays à l'autre. Les personnes qui désirent obtenir une catégorie de permis professionnelle en Suisse devront faire valoir des équivalences reconnues ou suivre une formation spécifique ou un examen théorique voire pratique de la conduite (ca). Les règles de circulation sont un peu hétéroclites au sein de l'Europe et le niveau d'examen diffère. Actuellement, les courses de contrôle pour la catégorie B présentent assez souvent des lacunes partielles voire importantes. 30 % des candidats ont des problèmes avec la boîte à vitesses manuelle et le niveau de certains pays est plus bas que nos standards. Et là, vous voulez tout accepter (te) ?
- Les conducteurs étrangers doivent connaître nos lois et nos prescriptions (CarPostal).

Sans avis ou non concerné : PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; ACS, FMS, motosuisse, QAED, RC, SC TI, ASETA, UTP, 2roues ; Agrotec, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, IAS, kf, sk, CE ONG, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC.

#### 4.3.4.10 Dispositions transitoires

##### 4.3.4.10.1

Approuvez-vous l'obligation d'échanger les permis de conduire papier contre des cartes plastiques au format carte de crédit (art. 146) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1
Partis	0	1	8
Associations faitières	1	2	1
Autres organisations (contactées)	16	1	10
Autres (non contactés)	46	7	19

Total intermédiaire	86, dont ASMC : 23 IGWAB-CH : 9		
Total	54	13	39

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH ; UVS ; CCCS, asa, ASTAG, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, ASMC, ASMM, SC TI, SCPVS, TCS, ASEM ; pa, Agrotec, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BOWAB, kb, fd, Drive Z, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, EC CarPostal, FZ, fzl, jh, jw, KBAV, kf, gl, pal, sl, ll, OFV, CarPostal, SF, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Fin 2016, environ 1,2 million de permis de conduire bleus étaient encore en circulation. Étant donné ce nombre très élevé, il faudrait choisir une procédure d'échange aussi simple et efficace que possible (AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ce qui doit se passer pour les personnes qui ne se conforment pas à l'injonction de l'al. 2 n'est pas réglé. Une procédure de retrait n'entre guère en ligne de compte parce que la base légale fait défaut et qu'elle impliquerait un travail disproportionné (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- L'obligation d'échanger tous les permis de conduire qui ne sont pas encore au format carte de crédit est très importante pour la gestion technique et pratique des autorisations de conduire. Il faut toutefois encore spécifier diverses questions de détail (BE).
- Ce point des dispositions transitoires apporterait certainement une simplification considérable. L'acceptation par la population serait incertaine (BL).
- Judicieux compte tenu de la simplification des contrôles policiers (UVS). Judicieux du point de vue de l'exécution et sert à actualiser les photos ainsi que les autorisations de conduire ou les catégories (CCCS).
- Mais les modalités d'échange doivent être définies précisément et il faut aussi garantir que l'échange sera réalisé sans problème (TCS).

Non : OW, UR ; UDC ; USP, USAM ; SPAA ; ca, Driving GR, Grischa WAB, IfB, IG BS, me2, te.

Remarques, critiques, propositions :

- Occasionne des coûts inutiles (OW) et il n'y a pas de raisons impérieuses qui rendent cet échange nécessaire (USP ; OW). Il est raisonnable de laisser expirer les permis de conduire papier (OW). Non pas systématiquement, mais seulement lors de la prochaine mutation. Ne générer ni travail ni coûts supplémentaires (UDC).
- Il faut renoncer aux exercices bureaucratiques inutiles (USAM). Le nombre de permis de conduire à l'ancien format diminuera naturellement. Un jour, seuls les nouveaux permis seront encore en circulation (USAM ; ca).
- Maintenir le régime actuel (Driving GR, Grischa WAB, me2) !

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS ; ACS, UPSA, ATE, bpa, Pro Velo, QAED, RC, ASETA, UTP, 2roues ; ACS VD, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, lf, FVO, ag, IAS, sk, CE ONG, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.4.10.2

Approuvez-vous les dispositions transitoires pour les titulaires d'un permis de conduire conforme à l'ancien droit (art. 147 à 151) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	24	1	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	19	5	4
Autres (non contactés)	31	14	25
Total intermédiaire	77, dont ASMC : 15 IGWAB-CH : 7		
Total	55	21	38

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; UPSA, asa, ASTAG, ATE, bpa, FMS, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, ASMC, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, ASEM, 2roues ; pa, ACS VD, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOBAB, fd, Driving GR, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, fzl, GrischA WAB, lfb, IG BS, KBAV, gl, me2, te, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS TG, UFV, VAZ, VS ZG, WAB ZCH, Vo-rankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Il faut en tout cas maintenir les droits acquis (VD ; UDC ; ASTAG).

Art. 147 :

- Al. 3 : Il est acceptable d'être un peu plus généreux et de donner à tous les titulaires de la catégorie G actuelle la nouvelle catégorie G sans cours de conduite de tracteurs (AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Al. 3, let. i : Après deux ans de possession (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Il faut en outre une disposition transitoire pour les titulaires de l'actuelle catégorie A limitée lors de l'entrée en vigueur du nouveau droit (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Besoins régionaux : De nombreux véhicules agricoles dont la vitesse est limitée à 30 km/h sont immatriculés dans les régions de montagne (cours de conduite de tracteurs non exigé jusqu'à présent). Avec la solution proposée, un cours de conduite de tracteurs sera prescrit à l'avenir pour la catégorie G, ce qui occasionnera de nouveau des coûts considérables (UR).

Art. 148 :

- Nous ne sommes d'accord que si les deux journées de formation complémentaire sont maintenues (TCS TG).

Non : VD ; USP ; SPAA, cp, FREC, TCS, UTP ; am, Drive Z, ERFA, ef, kf, pal, sl, ll, TCS AG, tl, vb, VerTug, VSZ TG, WB.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 147 :

- Al. 2 : Il est difficile de faire le lien entre les différentes ordonnances. À simplifier (VD).
- Al. 3, let. b : Il faudrait donner la nouvelle catégorie G à tous les détenteurs de l'ancienne catégorie G sans qu'ils doivent suivre de cours (VD).
- Al. 3, let. r, ch. 1 : Difficile à mettre en œuvre avec un délai d'un an dès l'entrée en vigueur, si l'entrée en vigueur est échelonnée. À modifier (VD).

- Al. 3, let. r, ch. 1 : Une prolongation du délai transitoire à dix ans constitue en même temps un maintien des droits acquis (UTP).

Art. 147 à 151 :

- Art. 150 : Disposition incompréhensible avec des renvois à l'OAC modifiée le 01.07.16 et le 01.04.16. L'OAPC doit renvoyer à l'OAC de juillet 2016 (VD).
- Il ne doit pas être obligatoire d'échanger les permis sur papier bleu contre des permis au format carte de crédit. Il faut supprimer l'obligation de suivre le cours de conduite de tracteurs pour la catégorie G (USP).
- Les autorisations de conduire actuelles doivent être inscrites sans demande dans le nouveau permis de conduire au format carte de crédit (VerTug).
- Il faut reprendre le droit en vigueur en ce qui concerne les cours de formation complémentaire. Les art. 147 à 151 sont dès lors superflus (Drive Z, ZFV).

Art. 148 :

- Il entraînerait un vide et n'est donc pas acceptable. Les nouveaux conducteurs seraient incités à reporter les cours afin de ne devoir suivre plus qu'une seule journée, ce qui donne un signal erroné. La disposition transitoire devrait être identique à celle qui avait été appliquée lors de l'introduction de la formation en deux phases : une date de référence détermine qui est soumis à quel régime (TCS).
- Nous ne sommes d'accord que si les deux journées de formation complémentaire sont maintenues (ERFA, TCS AG, VSZ TG).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS ; ACS, CCCS, QAED, RC ; ca, Agrotec, kb, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, pa-fd-rs, tf, lf, FVO, ag, jh, IAS, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.4.10.3

Approuvez-vous les dispositions transitoires pour les personnes ayant déposé une demande de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire conformément à l'ancien droit (art. 152 à 154) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	8	17	1
Partis	1	1	7
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	12	11	5
Autres (non contactés)	13	33	26
Total intermédiaire		63, dont ASMC : 11 IGWAB-CH : 9	
Total	35	43	40

Oui : AI, BE, FR, GL, JU, LU, SG, SH ; UDC ; USAM ; UPSA, ASTAG, SPAA, FMS, motosuisse, OV JU, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, ASEM, 2roues ; ca, ACS VD, APSR JU, fd, lfB, IG BS, gl, te, ASMC ZG, rs, VS ZG, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 152 et 153 : Si la théorie de la circulation est maintenue au même moment qu'à l'heure actuelle, conformément à notre demande, ces deux articles peuvent être supprimés. Sinon, il faut simplifier l'art. 152. Dans les cas réglés par cet article, un permis d'élève conducteur conforme au nouveau droit est délivré sans autre exigence, ce qui simplifie considérablement la procédure pour l'autorité cantonale (SH).

- Art. 154 et 148 : Doivent être rédigées de manière plus large. Toutes les personnes se trouvant dans l'une des phases d'obtention du permis de conduire selon l'ancien droit lors de l'entrée en vigueur du nouveau droit et dont la période probatoire n'est pas encore échue ne devraient suivre qu'une seule journée de cours. Si les jeunes conducteurs ont déjà suivi une journée de cours, celle-ci est suffisante (FR).

Non : AG, AR, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS ; USP ; asa, ATE, bpa, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, Pro Velo, ASMC, TCS ; pa, am, ASMC TI, aw, BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, Grisca WAB, jw, KBAV, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 152 : Si la théorie de la circulation est maintenue au même moment qu'à l'heure actuelle, conformément à notre demande, ces deux articles peuvent être supprimés. Sinon, il faut simplifier l'art. 152. Dans les cas réglés par cet article, un permis d'élève conducteur conforme au nouveau droit est délivré sans autre exigence, ce qui simplifie considérablement la procédure pour l'autorité cantonale (AG, AR, BS, GR, NE, NW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 153 : Le cours de théorie de la circulation devrait être suivi pendant la durée de validité du permis d'élève conducteur (BL).
- Art. 154 et 148 : Doivent être rédigées de manière plus large. Toutes les personnes se trouvant dans l'une des phases d'obtention du permis de conduire selon l'ancien droit lors de l'entrée en vigueur du nouveau droit et dont la période probatoire n'est pas encore échue ne devraient suivre qu'une seule journée de cours. Si les jeunes conducteurs ont déjà suivi une journée de cours, celle-ci est suffisante (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 154 : Cette disposition est incompréhensible. Son contenu n'est pas adapté au permis d'élève conducteur (il s'agit apparemment d'une reprise de l'art. 148 relatif au permis à l'essai sans changement). On ne peut délivrer un permis définitif si aucun examen n'a été réussi (VD).
- Le sens et le but de l'art. 15a LCR (période probatoire de trois ans) sont annulés par l'art. 154 OAPC (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).
- Nous exigeons le maintien de deux cours de formation complémentaire (IGWAB-CH, ASMC ; ASMC TI, aw, BEOBAB, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS ; ACS, CCCS, QAED, RC, UTP ; Agrotec, kb, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, EC CarPostal, FVO, ag, jh, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.4.10.4

Approuvez-vous les dispositions transitoires pour les titulaires d'un permis d'élève conducteur conforme à l'ancien droit (art. 155 et 156) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	2	1
Partis	2	0	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	20	3	5
Autres (non contactés)	28	18	26
Total intermédiaire	74, dont IGWAB-CH : 7	23, dont ASMC : 14	
Total	67	9	41

Oui : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS, UDC ; USAM ; asa, UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, FMS, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, Pro Velo, ASMM, SC TI, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM, 2roues ; ca, pa, ACS VD, APSR JU, BEOWAB, fd, Drive Z, ERFA, fzl, lfb, IG BS, jw, gl, mm, te, ASMC ZG, rs, TCS AG, TCS TG, VAZ, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Art. 156 : Stipuler en outre que, quand un permis d'élève conducteur conforme à l'ancien droit arrive à échéance après l'entrée en vigueur du nouveau droit, les formations obligatoires suivies et les examens réussis sous l'ancien droit sont valables sans limites (ZG) / cinq ans (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH, asa, CCDJP, MFK BS) selon le nouveau droit.
- Art. 156, al. 2 : Supprimer l'expression « à titre préventif ». Elle n'est utilisée ni à l'art. 10, al. 2, ni à l'art. 11, al. 2 (SO).

Non : BL, VD ; cp, FREC, ASMC ; am, ASMC TI, aw, Driving GR, FZ, FGLWFL, Grischa WAB, KBAV, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, tl, UFV, vb, VerTug.

Remarques, critiques, propositions :

- Les dispositions transitoires 4.3.4.10.2 à 4.3.4.10.4 contiennent un grand nombre d'inconnues et des variables qu'il va être extrêmement difficile de gérer dans un délai raisonnable. Il est nécessaire de fixer au préalable des étapes permettant aux autorités concernées de gérer cette période de transition en garantissant des résultats concrets et positifs pour chaque citoyen (cp).
- Les permis d'élève conducteur doivent avoir une durée de validité limitée, comme jusqu'à présent (BL ; VerTug).
- Art. 156, al. 2 : Cette disposition n'est pas claire. Les échecs sur un permis d'élève de l'ancien droit doivent-ils être comptabilisés ? Ajouter une disposition qui clarifie les choses et veille à une pratique uniforme (VD).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, QAED, RC, UTP ; Agrotec, kb, Emergency, me, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, EC CarPostal, FVO, ag, jh, IAS, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.4.10.5

Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux cours de premiers secours (art. 157 et 158) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	10	15	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	12	3	13
Autres (non contactés)	38	16	18
Total intermédiaire	62, dont ASMC : 21 IGWAB-CH : 8		
Total	33	34	42

Oui : AI, JU, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, ZH ; UDC ; USAM ; UPSA, ASTAG, SPAA, FREC, IGWAB-CH, OV JU, ASMC, ASMM, ASETA, SCPVS, TCS, ASEM ; ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, fd, Drive Z, FGLWFL, tf, FZ, fzl, IG BS, jw, sk, gl, mm, pal, sl, ll, OFV, SF, ASMC ZG, rs, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Nous soutenons le maintien des cours de premiers secours, indispensables à la sécurité routière et sanitaire (JU ; OV JU).

Non : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SZ, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS ; ca, pa, Driving GR, Emergency, FAid, FCTSA, EC CarPostal, Grischa WAB, IAS, KBAV, me2, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS.

Remarques, critiques, propositions :

- Nous sommes en principe favorables à la suppression du cours de premiers secours. Mais si celui-ci entrerait en vigueur, la disposition transitoire devrait être formulée clairement (BL).
- Il faut maintenir la règle actuelle (GL, LU).
- Quel est le but recherché ? Créer des monopoles ou garantir une réelle transmission du savoir de façon identique dans tous les cantons ? Le statu quo est le seul garant d'une équité nationale de formation et d'application des règles en matière de premiers secours (ca).
- Art. 158 : La formation continue obligatoire de deux fois deux ans prévue jusqu'à maintenant pour les instructeurs de cours de premiers secours a fait ses preuves. Elle a pour but de garantir que les formateurs soient formés rapidement, par exemple lorsque les directives changent. Les cycles de formation continue de deux ans répondent en outre aux exigences imposées aux instructeurs des secouristes IAS niveaux 1 à 3. L'adaptation à deux ans que nous proposons va dans le sens d'une obligation uniforme de suivre une formation continue pour tous les instructeurs de secouristes (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, ATE, bpa, cp, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, UTP, 2roues ; Agrotec, kb, ER-FA, me, ow, ef, lf, FVO, ag, jh, lfB, kf, te, CE ONG, CarPostal, TCS AG, SPC, UMS.

## 4.3.4.10.6

Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux moniteurs de conduite (art. 160 à 164 en relation avec l'annexe 14, ch. I.1 et II) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	0	24	2
Partis	0	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	4	9	14
Autres (non contactés)	7	46	21
Total intermédiaire		79, dont ASMC : 17 IGWAB-CH : 9	
Total	12	53	47

Qui : USAM ; QAED, ASMM, ASETA, ASEM ; ca, APSR JU, fd, jh, gl, ASMC ZG, VS ZG.

Remarques, critiques, propositions :

- Le problème ne vient pas des moniteurs de conduite, mais bel et bien de la législation en place. Pour former quelqu'un, il faut le faire dès le premier jour et l'accompagner durant sa formation, qui peut être complétée par une conduite accompagnée d'une personne ayant des bases solides. Alors pourquoi une nouvelle fois charger le bateau des moniteurs de conduite plutôt que de les confirmer dans leur importante fonction pédagogique et formatrice ? Pourquoi (quelle nécessité actuelle et future de) leur imposer une journée supplémentaire de formation continue (ca) ?

Non : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, ASTAG, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC ; pa, ACS VD, am, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, lfB, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, ll, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Beaucoup d'éléments doivent encore faire l'objet de clarifications, s'agissant du contenu des cours et de qui doit les suivre (cp).
- Il est inconséquent d'imposer des formations complémentaires à des moniteurs de conduite avec brevet fédéral. Les exigences et les formations existantes suffisent à répondre aux objectifs de qualité et de sécurité de la formation (ACS VD).

Art. 160 à 164 :

- Doivent être assimilés aux moniteurs de conduite civils (TCS).
- Maintenir les droits acquis (EC CarPostal, te).

Art. 160 en relation avec l'annexe 14, ch. I.1 et II :

- Une qualification subséquente de six jours pour les moniteurs de conduite est largement exagérée (AG, AI, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Il faut la réduire considérablement, voire la supprimer totalement (AG, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- La formation que donnent les moniteurs de conduite est déjà aujourd'hui axée sur les compétences. Six jours de qualification subséquente sont donc clairement excessifs. En outre, on ne voit pas pourquoi trois jours de formation devraient suffire pour les experts de la circulation alors qu'il en faudrait six pour les moniteurs de conduite. Les exigences doivent être placées au même niveau et le nombre de jours de formation doit donc être identique (UDC ; ASTAG).
- Il ne saurait en être question. Les moniteurs de conduite doivent suivre six jours de sept heures de formation continue obligatoire, ce qui les empêche pratiquement de donner de l'auto-école. Où en est la formation initiale et continue pour les moniteurs non professionnels (pa-fd-rs) ? Un jour au maximum (pa-fd-rs, te).
- Art. 160, al. 2 : La comptabilisation du cours de qualification subséquente « dans la période de formation continue en cours ou ultérieure » implique un droit de choisir. La programmation correspondante dans SARI exigerait beaucoup de travail et coûterait cher (AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Étant donné qu'une grande partie des moniteurs ne suit la formation continue dans son intégralité que vers la fin de la période de formation, la période de formation en cours serait de toute façon choisie régulièrement (AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Il n'y a aucune disposition transitoire pour les moniteurs de conduite de la catégorie C (AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Puisque nous rejetons l'examen fondé sur le modèle des compétences, il en va de même de l'obligation d'acquérir cette qualification subséquente pour les moniteurs de conduite (BE).
- La qualification subséquente pour les moniteurs de conduite n'est pas nécessaire (GL, LU ; ASMC ; GR ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) et elle est exagérée. Il ne s'agit pas d'apprendre quelque chose qui a été manqué, mais de prendre connaissance des nouveautés. Les moniteurs de conduite sont contrôlés et suivent régulièrement une formation continue. De nombreux moniteurs de conduite ont en outre réussi une formation continue FSEA, d'animateur, etc. (ASMC ; GR ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Les nouveautés de l'OAPC doivent déterminer les priorités thématiques de la future formation continue des moniteurs de conduite. Les cours de formation continue ne doivent être autorisés que si leur contenu est conforme au nouveau catalogue thématique. Les matières pourront ainsi être traitées

lors des cours ordinaires de formation continue (FREC, ASMC ; GR ; am, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, IfB, KBAV, pal, sl, ll, OFV, SF, tl, UFV, vb).

- Au cours des dernières années, de plus en plus de prescriptions ont été imposées aux moniteurs de conduite. Celles-ci sont entièrement suffisantes pour pouvoir continuer à travailler de manière professionnelle (WB, ZFV). De nouvelles prescriptions auraient tout au plus des conséquences négatives sur la politique des prix et provoqueraient un renchérissement « officiel » des heures de conduite (ZFV).
- L'OrTra établit le programme d'enseignement (IGWAB-CH, ASMC ; ASMC TI, aw, BEOwab, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA). Avant de fixer la durée de ladite qualification subséquente, il faut élaborer à partir des compétences les objectifs d'apprentissage et les programmes d'enseignement, dont on pourra déduire la durée de la formation continue. La durée fixée maintenant est difficilement compréhensible sans la base appropriée (IGWAB-CH, ASMC ; ASMC TI, aw, BEOwab, Drive Z, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA).
- Les moniteurs de conduite apportant la preuve qu'ils ont déjà acquis ces compétences sont exemptés de la qualification subséquente. Exemples : enseignants, formateurs avec brevet fédéral, formateurs professionnels, formateurs d'adultes (VerTug).

Art. 161 en relation avec l'annexe 14, ch. I.1 et II :

- Art. 161, al. 2 : Si le cours n'est pas suivi, il y a une inégalité entre le moniteur de la catégorie A (avertissement) et celui de la catégorie B (retrait de l'autorisation). Adapter et créer une égalité entre les moniteurs des catégories A et B (VD).

Art. 162 en relation avec l'annexe 14, ch. I.1 et II :

- Remplacer « moniteur » par « instructeur », vu l'absence de brevet (VD).
- Pourquoi d'autres conditions sont-elles applicables aux moniteurs de conduite de l'armée (TCS) ?

Art. 164 en relation avec l'annexe 14, ch. I.1 et II :

- Il faut préciser qui va accorder la dispense : les services des automobiles ne doivent pas avoir une telle compétence (VD).

Sans avis ou non concerné : AR, GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, FMS, motosuisse, Pro Velo, RC, SC TI, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, ag, IAS, rs, kf, sk, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.4.10.7

Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux experts de la circulation (art. 165 en relation avec l'annexe 14, ch. I.2) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	0	25	1
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	5	6	17
Autres (non contactés)	5	20	48
Total intermédiaire			76, dont ASMC : 19 IGWAB-CH : 7
Total	12	51	50

Oui : UDC ; USAM ; ASTAG, ASMM, ASETA, TCS, ASEM ; ca, APSR JU, jh, gl, ASMC ZG.

Remarques, critiques, propositions :

- Nous ne sommes d'accord que si la même disposition s'applique aux moniteurs de conduite (trois jours de formation) et aux experts de la circulation (UDC ; ASTAG).
- Il est temps d'en finir avec ces mécanos qui font passer les permis de conduire ! Place aux professionnels de la branche (ca).

Non : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, FREC, CCDJP, MFK BS, OV JU, QAED ; pa, ACS VD, am, Drive Z, Driving GR, tf, Grischa WAB, IG BS, jw, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, tl, vb, VerTug, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- L'art. 10 et l'annexe IV, ch. 5, de la directive CE n'exigent aucune qualification subséquente pour les experts de la circulation, mais admettent la protection des droits acquis (AG, AR, BE, BL, BS, FR, JU, NE, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Nous proposons de reprendre le droit de l'UE (GL, LU).
- Puisque les experts de la circulation participent déjà aujourd'hui régulièrement à des formations asa et internes au service, il est incompréhensible qu'une qualification subséquente soit prescrite et réglée dans les détails par le droit fédéral (AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Les experts de la circulation seront suffisamment qualifiés pour le nouveau droit sans qualification subséquente régie par le droit fédéral. Au sujet par exemple de la journée, prescrite par le projet, de formation à la conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique, il faut retenir que les experts de la circulation possèdent d'ores et déjà ces connaissances, notamment grâce aux cours EcoDrive (AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Non seulement trois journées de qualification subséquente sont excessives, mais par principe, vu leur fonction, une qualification subséquente n'est pas nécessaire pour les experts puisqu'ils sont déjà formés en interne pour le nouveau droit (TI).
- Une durée minimale de trois jours est élevée et aura des conséquences sur l'activité et le coût de formation des services des automobiles (VD).
- Puisque nous rejetons l'examen fondé sur le modèle des compétences, il en va de même de l'obligation d'acquérir cette qualification subséquente pour les experts de la circulation (BE).
- Les experts de la circulation ont réussi une formation sanctionnée par un examen organisé par les cantons. De ce fait, il n'est pas normal que la poursuite de leur activité professionnelle soit conditionnée par une qualification subséquente (FREC ; ACS VD, am, pal, sl, ll, tl, vb).
- La formation continue des moniteurs de conduite s'élève à six jours. Nous présumons que les experts ont besoin d'une qualification subséquente de longueur semblable. C'est le seul moyen de garantir la possibilité de changer de paradigme. Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, le concept repose sur les examens et donc sur le savoir-faire, la conscience et la motivation des experts (QAED).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, IGWAB-CH, motosuisse, Pro Velo, ASMC, SC TI, RC, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, ASMC TI, aw, kb, BEOBAB, fd, Emergency, ERFA, me, ow, FAid, FCTSA, FGLWFL, pa-fd-rs, ef, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, ag, lfB, IAS, KBAV, kf, sk, te, CE ONG, CarPostal, Reasco, SF, rs, TCS AG, TCS TG, SanA, SRC, ASS, CSS, UFV, VAZ, SPC, UMS, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

## 4.3.4.10.8

Approuvez-vous les dispositions transitoires relatives aux animateurs (art. 166 en relation avec l'annexe 14, ch. I.3) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	3	19	4
Partis	1	0	8
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	5	7	16
Autres (non contactés)	7	41	25
Total intermédiaire		67, dont ASMC : 8 IGWAB-CH : 8	
Total	17	51	55

Oui : FR, SG, TI ; UDC ; USAM ; ASTAG, QAED, ASMM, TCS, ASEM ; ca, APSR JU, jh, gl, ASMC ZG, VS ZG, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Pour que les nouvelles matières des deux journées de cours de sept heures puissent être enseignées de la même façon dans toute la Suisse, les journées de formation continue doivent être données de manière centralisée et identique. En collaboration avec les OrTra, il faut élaborer un programme d'enseignement dont la durée sera déduite après coup (2PA).

Non : AG, AI, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH ; asa, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC ; pa, ACS VD, am, ASMC TI, aw, BEOBAB, kb, pa-fd-rs, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, lf, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZVS, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Puisque nous rejetons l'examen fondé sur le modèle des compétences, il en va de même de l'obligation d'acquérir cette qualification subséquente pour les animateurs (BE).
- Inutile et inopportun (GR, ZG ; ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV ; OFV, SF, UFV).
- L'animateur a réussi une formation sanctionnée par un examen supervisé par le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR). De ce fait, il n'est pas normal que la poursuite de son activité professionnelle soit conditionnée par une qualification subséquente (FREC ; ACS VD, am, pal, sl, ll, tl, vb).
- La durée de la qualification subséquente doit se fonder sur des bases claires. La durée fixée à l'heure actuelle paraît arbitraire et n'a pas de base concrète (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS). En collaboration avec les organisations du monde du travail, il faut élaborer un programme d'enseignement dont la durée sera déduite après coup (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZVS).
- Il n'y a pas besoin de formation continue pour la réduction du cours de deux journées à une. Tout au plus un jour, mais qui peut être organisé par l'organe de formation lui-même (pa-fd-rs). La qualification subséquente est l'affaire des organisateurs de cours. Ceux-ci ont à cet effet une gestion de la qualité connue de la commission d'assurance qualité, disposent des compétences nécessaires et ont intérêt à réaliser la qualification subséquente de façon adéquate (ZFV).

Sans avis ou non concerné : AR, GE, SO, VS ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS ; UVS, USP ; ACS, CCCS, UPSA, ATE, bpa, SPAA, cp, FMS, motosuisse, Pro Velo, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, EC CarPostal, ag, lfb, IAS, rs, kf, sk, te, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.5 Modification d'autres actes

4.3.5.1 Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs :  
Approuvez-vous les modifications ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	18	7	1
Partis	1	1	7
Associations faitières	1	1	1
Autres organisations (contactées)	10	8	10
Autres (non contactés)	4	22	46
Total intermédiaire		39, dont ASMC : 10	65, dont IGWAB-CH : 10
Total	34	29	55

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; asa, UPSA, ATE, bpa, SPAA, CCDJP, MFK BS, Pro Velo, ASETA, TCS ; sk, gl, CarPostal, UMS.

Remarques, critiques, propositions :

Art. 2, al. 2<sup>bis</sup>, et 3 :

- La nouvelle disposition compliquerait nettement les vérifications à opérer lors de l'exécution. Les vérifications de détail des permis de conduire, par exemple concernant la validité, la disponibilité d'un duplicata, les restrictions ou les conditions imposées par les autorités, ne pourraient plus être réalisées par le biais des systèmes suisses. La pratique montre déjà aujourd'hui que les vérifications auprès d'autorités étrangères d'admission des conducteurs ne sont souvent possibles qu'aux heures de bureau des jours ouvrables. Il y a un risque pour le conducteur d'être empêché de poursuivre sa route parce qu'il est impossible de soumettre son permis de conduire étranger à une vérification incontestable (AR).

Art. 3 :

- Exceptions : Il existe en Suisse certains standards de formation. Nous nous demandons si les exigences d'autres pays sont mises au même niveau (SH).
- Des exceptions liées à l'exercice d'une profession sont nécessaires et importantes. En règle générale, il s'agit de courses et de transports rares sur de courtes distances. Malheureusement, la formulation actuelle laisse beaucoup de place aux incertitudes (UMS).

Art. 17 :

- Sans directives sur les thèmes, n'importe quels thèmes de cours pourront être abordés. Nos cours OACP risquent en outre de ne pas être reconnus dans l'UE, puisqu'ils ne traitent pas de thèmes importants pour la profession. Il en résultera peut-être même des problèmes lorsque les chauffeurs suisses se rendront à l'étranger (le certificat de capacité ne sera pas reconnu par les autorités) (CarPostal).

Art. 18 :

- Il faudrait toujours prescrire la durée nette, c'est-à-dire à l'exclusion des pauses (AG, AR, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 26 :

- En vertu de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2014 du 13 novembre 2014 sur l'OAC, selon lequel l'OFROU ne peut (plus) décider d'exceptions individuelles et concrètes à l'OAC, les autorités cantonales y sont autorisées par l'art. 145, al. 5, projet OAPC, lequel s'appuie sur l'art. 106, al. 2, LCR. Cette autorisation doit aussi être reprise ici (AG, AR, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Annexe :

- Ch. 2.1223 : Il s'agit ici de cours de cariste, qui devraient être supprimés (AG, AR, BS, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ch. 4.5 : Il est judicieux de mentionner expressément les organismes délégués (AG, AR, BS, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Non : BE, GL, GR, JU, LU, OW, VD ; UDC ; USP ; CCCS, ASTAG, cp, FREC, OV JU, ASMC, SCPVS, ASEM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, EC CarPostal, FZ, KBAV, pal, sl, ll, OFV, SF, tl, UFV, vb, VerTug, VS ZG, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Inégalité de traitement par rapport aux personnes domiciliées en Suisse (GL, LU) en ce qui concerne les catégories de permis de conduire (contrôle médical, conditions, etc.) (LU).
- Il est disproportionné de soumettre les conducteurs de remorques lourdes accrochées à des véhicules de la catégorie B à l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, notamment du fait que cette conduite est subordonnée à un examen (OW).

Art. 2 et 3 :

- Art. 2, al. 2, et 3 : Les dispositions en vigueur doivent être maintenues (GR).
- Art. 2, al. 3 : Il n'est pas admis de permettre une exception pour les membres de la CE ou de l'AELE (supprimer) (VD).
- Nous nous opposons au fait que les conducteurs des pays de l'AELE et de l'UE puissent être exemptés d'un certificat de capacité suisse pour travailler dans une entreprise suisse, nonobstant le fait que cela permettrait une embauche plus facile de ces chauffeurs. Cela se ferait toutefois au détriment des professionnels suisses qui respectent à la lettre les formations contraignantes imposées par la législation fédérale en la matière (cp).
- Art. 2, al. 2<sup>bis</sup> : Il en résultera probablement de plus en plus de difficultés dans la pratique, puisque les non-professionnels ne sauront plus clairement quel permis de conduire est nécessaire pour un ensemble BE. On ne sait pas si le certificat de capacité sera nécessaire à l'étranger (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, VS ZG).
- Tous ceux qui effectuent des courses à titre professionnel, peu importe la catégorie, doivent impérativement passer l'OACP (EC CarPostal).

Art. 3 :

- Supprimer la let. i : Avec cette exception, il est de nouveau possible de conduire des véhicules de la catégorie D1 jusqu'à 3500 kg (bus scolaires, etc.) sans certificat de capacité. Ce n'est pas favorable à la sécurité routière (BE ; ASMC, ASEM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, VS ZG, ZFV). Le maintien du statu quo n'est pas synonyme de règle particulièrement dure. Il y a déjà aujourd'hui des exceptions pour les courses privées. Pour les transports scolaires en particulier, il est important que les chauffeurs (la plupart du temps des non-professionnels) disposent d'un minimum de formation (BE).
- Let. i : Il faut clarifier le terme « professionnel ». Pour des raisons de sécurité routière, il est nécessaire que les conducteurs de ces véhicules soient titulaires du certificat de capacité et suivent la formation continue (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV, VS ZG).
- Les dérogations à l'ordonnance doivent être définies et formulées plus clairement. Actuellement, les agriculteurs qui effectuent des transports de matériel à raison de 50 % au maximum du temps de

travail hebdomadaire évoluent dans une zone grise. L'examen de chauffeur impliquerait une charge importante pour les personnes concernées. En outre, les matières de cet examen sont déjà couvertes par les formations d'agriculteur/trice CFC et de maraîcher/ère CFC (USP).

Art. 7 :

- Supprimer l'al. 1 (VD).

Art. 18 :

- Il faudrait toujours prescrire la durée nette, c'est-à-dire à l'exclusion des pauses (GR, OW, VD).
- La possibilité du cours en ligne n'offre aucune garantie sur le suivi du cours et la qualité de la formation (JU ; OV JU). Nous nous opposons à toute formation en ligne (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- L'al. 3 est en contradiction avec le concept eLearning OTR 1 de l'ASTAG, approuvé par l'asa, qui prévoit 3,5 heures d'apprentissage en ligne. La directive de l'UE (déterminante) ne connaît pas non plus de limitation horaire des modules d'apprentissage en ligne (UDC ; ASTAG).

Art. 26 :

- Al. 3 : En vertu de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2014 du 13 novembre 2014 sur l'OAC, selon lequel l'OFROU ne peut (plus) décider d'exceptions individuelles et concrètes à l'OAC, les autorités cantonales y sont autorisées par l'art. 145, al. 5, projet OAPC, lequel s'appuie sur l'art. 106, al. 2, LCR. Cette autorisation doit aussi être reprise ici.

Art. 27b :

- L'abolition de la formation continue obligatoire pour les conducteurs de bus scolaires et de transports de handicapés ne peut être tolérée du point de vue de la sécurité routière (ACS VD).

Annexe :

- Ch. 2.1223 : Il s'agit ici de cours de cariste, qui devraient être supprimés (GR, JU, OW ; OV JU).
- Ch. 4.5 : Il est judicieux de mentionner expressément les organismes délégués (GR, JU, OW ; OV JU).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS ; ACS, FMS, IGWAB-CH, motosuisse, QAED, RC, ASMM, SC TI, UTP, 2roues ; Agrotec, kb, BEOB, fd, Drive Z, Driving GR, Emergency, ERFA, me, ow, FAid, FCTSA, tf, ef, lf, FVO, fzl, Grischa WAB, ag, jh, lfB, IG BS, IAS, jw, kf, mm, me2, te, CE ONG, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, SPC, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZVS, 2PA.

4.3.5.2 Ordonnance sur les moniteurs de conduite :

4.3.5.2.1 Approuvez-vous les prescriptions concernant l'autorisation de formation (art. 23j à 23o) ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	23	0	3
Partis	1	1	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	11	5	12
Autres (non contactés)	19	30	23
Total intermédiaire	55, dont IGWAB-CH : 8	36, dont ASMC : 8	
Total	47	28	47

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; asa, ATE, bpa, cp, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMM, TCS ;

APSR JU, BEOB, ERFA, tf, EC CarPostal, fzl, gl, CarPostal, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Les formateurs doivent être davantage contrôlés. Il faut tenir compte des moniteurs de conduite soumis à l'ancien droit, droits acquis (EC CarPostal).

Non : UDC ; ASTAG, FREC, ASMC, ASEM, UTP ; ca, pa, ACS VD, am, ASMC TI, aw, kb, Drive Z, Driving GR, me, FGLWFL, lf, FVO, FZ, Grisca WAB, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, sl, ll, OFV, SF, tl, UFV, vb, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Les moniteurs de conduite étrangers n'ont guère de connaissances du droit suisse de la circulation routière et des matières du cours de théorie de la circulation. La personne qui donne des cours de conduite en Suisse doit être titulaire du brevet fédéral de moniteur de conduite. Ce titre garantit que la personne étrangère dispose des connaissances nécessaires de la formation suisse à la conduite et de ses matières. Il est toutefois possible de reconnaître les compétences que les moniteurs de conduite étrangers ont acquises préalablement et dont ils peuvent justifier (ASEM).
- La formation continue prescrite est insuffisante (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Il est inconséquent d'imposer des formations complémentaires à des moniteurs de conduite avec brevet fédéral. Les exigences et les formations existantes permettent de répondre aux objectifs de qualité et de sécurité de la formation (ACS VD).
- Donner la possibilité à des personnes de la branche, sans brevet fédéral, de former au même titre que les moniteurs brevetés induit une inégalité de traitement, dévalue les formations de moniteur de conduite certifiées par un brevet fédéral et par la formation continue et génère une concurrence déloyale qui nuit à la qualité de la formation et aux objectifs sécuritaires (ACS VD).
- Les moniteurs de conduite connaissent la carte de formation. Un nouvel instrument de contrôle n'apporte que davantage de papier (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- De nombreuses formations continues – surtout en collaboration avec les services cantonaux – ne peuvent être suivies que sur des demi-journées. Parfois, le thème aussi ne donne lieu qu'à une demi-journée et une combinaison avec une autre thématique nuirait à l'objectif du cours (Drive Z, jw, mm, ZFV).
- Six jours sont excessifs. Proportionnalité (lf, FVO).

Art. 3 :

- La signification de l'adjectif « proches » est vague (KBAV).

Art. 23j :

- Al. 1, let. a : Compléter : trafic urbain exploité selon l'horaire (UTP).

Art. 23k :

- Nous proposons de subdiviser l'autorisation de formation C/D en une autorisation de formation C et une autorisation de formation D (UTP).

Art. 23o :

- Nous rejetons la réduction de six à cinq ans de la durée de validité de l'autorisation de formation (UDC ; ASTAG).

Art. 23q :

- Nous n'acceptons pas l'augmentation de quatre à cinq journées de la durée du cours d'instruction (ASTAG).

Art. 23r :

- Limitation des prestataires à l'ASTAG et à l'UTP comme dans les bases juridiques actuelles (UTP).

## Art. 24 :

- Il faudrait aussi surveiller l'activité des stagiaires lorsque celle-ci est réglée dans l'OMCo ainsi que le respect de l'art. 3, al. 2, let. a. Les autorités compétentes (p. ex. les services des automobiles) doivent donc aussi pouvoir prendre des mesures quand un abus est constaté (KBAV).

## Art. 31a :

- Les attestations de formation actuelles de l'UTP pour les formateurs pratiques et en entreprise doivent être déclarées valables jusqu'à cinq ans après la mise en vigueur des nouvelles prescriptions légales. Pour prolonger leur validité, il faut prouver que l'on a suivi un cours de formation continue conformément à l'art. 23p, al. 2 (UTP).

## Annexe 1a :

- Ch. 3.3 : L'ASTAG est prestataire pour les formateurs à la conduite du transport de marchandises (catégorie C) et l'UTP l'est pour les formateurs à la conduite des transports publics (catégorie D). Cette répartition est judicieuse et a fait ses preuves. Il faut maintenir la situation actuelle et donc préciser les prestataires (UTP).
- Quelques participants à la consultation (ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) se sont exprimés ici au sujet des autres modifications de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (cf. ch. suivant 4.3.5.2.2) : cf. remarques de l'ASMC sous « Oui » du ch. 4.3.5.2.2 concernant le titre, les art. 2, al. 1, let. e, 3, al. 2, 5, 7, al. 1 et 2, 10, al. 2<sup>bis</sup>, 23, 24, 29 et l'annexe 1.

Sans avis ou non concerné : GE, GL, LU ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, UPSA, SPAA, FMS, motosuisse, QAED, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, ag, jh, lfb, IAS, kf, sk, te, CE ONG, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

4.3.5.2 Ordonnance sur les moniteurs de conduite :

4.3.5.2.2 Approuvez-vous les autres modifications ?

	Oui	Non	v
Cantons	21	4	1
Partis	1	1	7
Associations faitières	1	0	2
Autres organisations (contactées)	11	3	14
Autres (non contactés)	12	33	24
Total intermédiaire	46, dont ASMC : 8	41, dont IGWAB-CH : 8	
Total	38	33	48

Oui : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; PSS ; USAM ; asa, ASTAG, ATE, bpa, CCDJP, MFK BS, Pro Velo, ASMC, ASMM, TCS, ASEM ; ASMC TI, aw, tf, FGLWFL, FZ, KBAV, gl, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, VS ZG.

Remarques, critiques, propositions :

- Oui, exception faite des remarques suivantes (ASMC).

## Titre, art. 2 :

- Pourquoi les moniteurs de conduite et les formateurs à la conduite sont-ils désormais cités ensemble ? Cela revient à dévaloriser la profession de moniteur de conduite (ASMC).

- Les moniteurs de conduite sont soumis à des restrictions alors que les formateurs et les non-professionnels sont exemptés de prescriptions appropriées, tout en disposant en principe de connaissances nettement moins bonnes, voire insuffisantes (GR ; ASMC).

Art. 2b :

- Al. 3 : La transmission électronique des attestations de cours doit être réglée de manière plus contraignante (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Al. 4 : Il faut exiger une obligation, pour le prestataire de formation, de conserver le contrôle des présences durant trois ans à compter de la délivrance de l'attestation (AG, AR, BL, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 3 :

- Al. 2 : L'enseignement de la conduite dans le cadre du stage de formation ne peut s'effectuer qu'avec l'attestation de stage correspondante de l'organisme responsable du profil professionnel de moniteur de conduite. Cette attestation doit pouvoir être présentée aux organes de contrôle (ASMC).
- Al. 2 : Les candidats ne doivent pouvoir enseigner les éléments obligatoires comme la théorie de la circulation et la formation de base pour motocycles que s'ils sont accompagnés en permanence d'un moniteur de conduite titulaire d'une autorisation valable d'enseigner la conduite. C'est ce moniteur de conduite qui doit délivrer l'attestation de cours (ASMC).
- La personne accompagnatrice selon l'art. 3, al. 1, OMCo ou responsable de la formation doit être indiquée à l'autorité d'examen lors de l'examen pratique de conduite. Une personne accompagnatrice selon l'art. 3, al. 1, OMCo doit s'enregistrer auprès du service de surveillance compétent. Elle doit emporter avec elle l'attestation d'enregistrement correspondante lors des courses d'apprentissage (ASEM).

Art. 4, 5, 7 et 8 :

- Éliminer la catégorie P1 (ASEM).

Art. 5 :

- Al. 1, let. b, de l'OMCo actuelle : Nous demandons d'adapter la condition de la pratique de conduite sans infraction comme pour les experts de la circulation (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Les moniteurs de conduite soumis à l'ancien droit (sans brevet) qui perdent l'autorisation d'enseigner la conduite doivent acquérir le brevet puisque l'autorisation d'enseigner la conduite, en vertu de l'art. 5, n'est délivrée qu'aux titulaires du brevet. Cela constitue une inégalité de traitement entre les moniteurs de conduite soumis à l'ancien droit et ceux soumis au nouveau droit. Il faut donc régler la réobtention dans un article séparé (ASMC).

Art. 7 :

- Al. 1 : Le deuxième membre de phrase est superflu puisque ce point est défini dans les directives (ASMC).
- Al. 1<sup>bis</sup> : Il s'agit de futurs moniteurs de conduite (ASMC).
- Al. 2 : Garantit que l'OFROU a une influence sur le contenu de la formation. Il faut donc absolument supprimer l'annexe 1. Celle-ci gêne l'OrTra pour réviser le profil professionnel et ralentit le processus (ASMC).
- Al. 2 : Remplacer « OFROU » par « SEFRI » ou « SEFRI en accord avec l'OFROU » (ASEM).
- Un stagiaire ne peut donner des cours pratiques ou théoriques de conduite que sous la surveillance et avec l'autorisation d'un prestataire de modules. Il peut aussi dispenser l'enseignement pratique de la conduite sans être accompagné par un moniteur de conduite. Un moniteur de conduite doit être présent lors de tout enseignement théorique (ASEM).

Art. 10 :

- Al. 2<sup>bis</sup> : Qu'en serait-il d'un véhicule automatisé, notamment si le code automatique était supprimé (GR ; ASMC) ?

Art. 22a :

- Art. 22a, 23g et 23q : Il faudrait toujours prescrire la durée nette, c'est-à-dire à l'exclusion des pauses (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS ; ZG, ZH, asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 23 :

- L'OMCo assimile les formateurs titulaires d'une autorisation aux moniteurs de conduite. Ces derniers suivent une formation de plus de 800 heures, passent un examen professionnel fédéral et suivent la formation continue obligatoire de cinq jours sur cinq ans. Les personnes qui suivent une formation de quatre jours sont qualifiées de formateurs. Elles ne sont toutefois que des accompagnateurs professionnels et non des formateurs (GR ; ASMC).

Art. 23b :

- Utiliser « andragogique » au lieu de « pédagogique » (ASEM).

Art. 23r :

- Le cours d'instruction et les cours de formation continue doivent être suivis auprès d'une organisation du monde du travail reconnue par l'autorité cantonale (ASTAG, UTP).

Art. 24 :

- L'activité des stagiaires devrait aussi être surveillée. Ceux-ci exercent une activité réglée dans l'OMCo. Les services des automobiles doivent donc aussi pouvoir prendre des mesures quand un abus est constaté (GR ; ASMC).
- Al. 2 : Le canton compétent dépend du domicile des moniteurs de conduite.

Art. 27 et 29c :

- Certaines instances de recours cantonales considèrent que la base légale actuelle, au niveau de l'ordonnance, est insuffisante pour les retraits temporaires d'autorisations d'enseigner la conduite et ne protègent pas les décisions correspondantes rendues par l'autorité cantonale en vertu de l'art. 26 OMCo en vigueur. La même problématique se posera pour les nouvelles autorisations de formation. Lors de la prochaine révision de la LCR, il faudrait créer la base légale appropriée au niveau de la loi (AG, AR, BL, BS, GL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 29 :

- L'art. 29 actuel prévoit des dispositions pénales pour l'exercice illégal de la profession de moniteur de conduite. Il est prévu maintenant de restreindre les dispositions pénales. Il en manque les motifs. Est notamment punissable quiconque utilise, pour l'enseignement pratique, des véhicules qui ne sont pas équipés selon les prescriptions. Toutes ces dispositions pénales doivent être maintenues (ASMC).

Art. 30 :

- En vertu de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2014 du 13 novembre 2014 sur l'OAC, selon lequel l'OFROU ne peut (plus) décider d'exceptions individuelles et concrètes à l'OAC, les autorités cantonales y sont autorisées par l'art. 145, al. 5, projet OAPC, lequel s'appuie sur l'art. 106, al. 2, LCR. Cette autorisation doit aussi être reprise ici (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Annexe 1 :

- La définition des compétences concerne la formation et doit donc être éliminée de l'ordonnance. L'ordonnance sur les moniteurs de conduite ne doit plus inclure le contenu de la formation (sauf au sujet de l'activité de stage), afin qu'elle n'ait pas besoin d'être adaptée en cas de révision du règlement d'examen. Avec l'art. 7, l'OFROU a suffisamment d'influence sur le contenu de la formation. Le profil professionnel et les compétences professionnelles doivent également être définis dans le règlement d'examen. Un doublon alourdit tout (ASMC).

Non : BE, JU, LU, VD ; UDC ; FREC, IGWAB-CH, OV JU ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, BEOB, kb, Drive Z, Driving GR, me, EC CarPostal, fzl, Grischa WAB, IfB, IG BS, jw, mm, me2, pal, sl, ll, TCS TG, tl, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, WB, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

En général :

- Nous soutenons les propositions de l'Association suisse des moniteurs de conduite (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, fzl, jw, mm, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA). Sauf prise en compte des remarques des professionnels de la formation à la conduite (ca).
- Il est inconséquent d'imposer des formations complémentaires à des moniteurs de conduite avec brevet fédéral. Les exigences et les formations existantes permettent de répondre aux objectifs de qualité et de sécurité de la formation (ACS VD).

Art. 2b :

- Al. 3 : La transmission électronique des attestations de cours doit être réglée de façon à avoir davantage force obligatoire (JU ; OV JU).
- Al. 4 : Il faut exiger une obligation de conservation du contrôle des présences par le prestataire de formation, durant trois années suivant la délivrance de l'attestation (JU ; OV JU).

Art. 5 :

- Al. 1, let. b, OMCo : Nous demandons d'adapter la condition de la pratique de conduite sans infraction comme pour les experts de la circulation (JU ; OV JU).
- Les compétences de base pour entrer en formation de moniteur de conduite, d'animateur ou de formateur à la conduite doivent être évaluées par un assessment (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).

Art. 10 :

- Al. 2<sup>bis</sup> : Les véhicules servant aux écoles de conduite des catégories C1 et C doivent présenter une pédale d'embrayage et une pédale de frein pour l'accompagnateur. Cela n'est que difficilement réalisable techniquement pour de nombreux véhicules. Nombre de véhicules d'examen ont aujourd'hui des commandes manuelles, telles que le prévoit le même article pour les catégories D1 et D. Cette facilité doit aussi s'appliquer aux catégories C1 et C (BE).

Art. 22a :

- Il faudrait toujours prendre en compte la durée nette, c'est-à-dire sans les temps de pause (JU ; OV JU).

Art. 23q :

- Nous n'acceptons pas l'augmentation de quatre à cinq journées de la durée du cours d'instruction (UDC).

Art. 24 :

- Al. 4 : Les services des automobiles n'ont pas la compétence de contrôler l'activité des moniteurs (absence de connaissance des prescriptions en matière d'enseignement). Cette tâche doit être déléguée à l'organisation du monde du travail (VD).

Art. 27 et 29c :

- Certaines instances de recours cantonales considèrent que la base légale actuelle, au niveau de l'ordonnance, est insuffisante pour les retraits temporaires d'autorisations d'enseigner la conduite et ne protègent pas les décisions correspondantes rendues par l'autorité cantonale en vertu de l'art. 26 OMCo en vigueur. La même problématique se posera pour les nouvelles autorisations de formation (BE, JU, LU ; OV JU). Lors de la prochaine révision de la LCR, il faudrait créer la base légale appropriée au niveau de la loi (BE, JU ; OV JU).
- Art. 29c : Pour éviter les inégalités de traitement entre les cantons, il faut fixer la durée du retrait : trois mois (VD).

Art. 30 :

- En raison de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2014 du 13 novembre 2014 sur l'OAC, selon lequel l'OFROU ne peut (plus) décider d'exceptions individuelles et concrètes à l'OAC, les autorités cantonales y sont autorisées en vertu de l'art. 106, al. 2, LCR ainsi que selon l'art. 145, al. 5, projet OAPC. Cette autorisation doit être intégrée ici aussi (JU, VD ; OV JU).

## Annexe 15 :

- Des problèmes surviennent de façon répétée avec des personnes qui proposent sur Internet de mettre leur véhicule à disposition d'élèves conducteurs pour des courses accompagnées et d'accompagner ainsi des élèves conducteurs (sans fonction de formateur et contre une modeste rétribution). L'admissibilité de ces offres non professionnelles doit être réglée. La problématique de la différenciation avec les moniteurs de conduite professionnels serait considérablement accentuée par la fonction d'accompagnement pour la formation anticipée dès 17 ans (BE).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR ; UVS, USP ; ACS, CCCS, UPSA, SPAA, cp, FMS, motosuisse, QAED, RC, SC TI, ASETA, SCPVS, UTP, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ERFA, ow, FAid, FCTSA, ef, lf, FVO, jh, IAS, sk, te, CE ONG, CarPostal, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.6 Questions posées aux cantons, aux moniteurs de conduite et aux animateurs concernant la mise en œuvre des modifications proposées (cf. let. C dans le rapport explicatif)

##### 4.3.6.1 Conséquences :

Y aura-t-il, de votre point de vue, des conséquences non décrites dans le rapport explicatif ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	25	0	1
Partis	0	0	9
Associations faïtières	0	1	1
Autres organisations (contactées)	9	2	15
Autres (non contactés)	49	2	22
Total intermédiaire	83, dont ASMC : 13 IGWAB-CH : 8		
Total	62	5	48

Qui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, cp, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, OV JU, ASMC, ASMM ; ca, pa, ACS VD, am, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOB, kb, Drive Z, Driving GR, ERFA, me, FGLWFL, pa-fd-rs, tf, lf, EC CarPostal, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB, lfB, IG BS, jw, KBAV, mm, me2, pal, te, sl, ll, OFV, CarPostal, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZFV, ZVS, 2PA.

##### Remarques, critiques, propositions :

- Il est important que les modifications proposées doivent nécessairement faire l'objet d'une seconde analyse approfondie avant d'imaginer qu'elles puissent être introduites d'une manière ou d'une autre. Ce n'est toutefois pas surprenant en soi au vu de la refonte complète de cette importante ordonnance (cp).
- Nous insistons sur le fait que ces modifications d'ordonnance ont d'énormes répercussions sur les applications informatiques des cantons et de la Confédération, sur les formations, le concept de formation pour les experts de la circulation, les rapports d'examen, les formulaires, les aide-mémoire, les informations à la clientèle sous forme papier ou électronique, etc., des autorités cantonales (en particulier des services des automobiles et de la police) et qu'elles provoqueront un besoin d'adaptation tout aussi énorme. Il ne faut pas oublier non plus les répercussions importantes sur la mise en page, le matériel vierge, le logiciel d'impression, etc., pour le permis de conduire au format carte de crédit. Il faut que le temps nécessaire soit disponible pour tout cela avant l'entrée en vigueur

du nouveau droit (AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- Nous sommes très surpris que les objectifs du projet ne mentionnent même pas l'amélioration de la sécurité routière. Le projet formule néanmoins la thèse selon laquelle la qualité de la formation à la conduite est améliorée. Selon notre évaluation (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA), la formation des motocyclistes est améliorée, mais non la formation initiale et continue des conducteurs de voitures de tourisme.
- Nous estimons que la forte réduction du temps consacré à la formation continue est un défaut majeur du projet (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA).
- La diminution des heures obligatoires auprès des professionnels ne va pas dans le sens d'un renforcement de la formation de base tel que mentionné dans le communiqué de presse du 28 avril 2017. Prétendre que les jeunes seront plus sûrs au volant avec moins de formation serait comme prétendre qu'en diminuant la formation scolaire de quelques années les jeunes seraient plus instruits (FREC ; am, pal, te, sl, ll, tl, vb).
- La statistique (source : OFROU, accidents de la route enregistrés par la police USV.T.11) démontre clairement l'efficacité de la formation actuelle (FREC ; am, pal, te, sl, ll, tl, vb).
- La formation en deux phases, qui combine la répression et la formation continue, est adéquate. C'est à tort que les importants résultats des dix dernières années en matière de sécurité routière ne sont nullement attribués aux cours obligatoires de formation continue. Il manque une évaluation macroéconomique des coûts des accidents (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, Driving GR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZ TG, WAB ZCH, ZVS, 2PA) ainsi qu'une étude scientifique de l'utilité des cours de formation continue (IGWAB-CH ; fzl).
- Les conséquences financières de ce projet sont bien trop vagues et pourraient atteindre des proportions inquiétantes. Quant à la période dite de transition, aucune information concrète ne nous est fournie, alors même que cela pourrait poser de très gros problèmes à tous les acteurs concernés et qu'il sera nécessaire de trouver des solutions adéquates, mais difficiles à trouver (cp).
- Les nouveaux systèmes et processus (administration) engendrent pour les entreprises de transport et les moniteurs de conduite des coûts supplémentaires qu'il faudra couvrir (p. ex. tarifs plus élevés, etc.) (CarPostal).
- OPERA 3 provoquera une augmentation du coût du permis de conduire au détriment de la sécurité routière, ce qui n'est pas tolérable (FREC ; am, pal, te, sl, ll, tl, vb).
- Le Parlement ne peut pas exiger que l'économie privée investisse et qu'ensuite l'OFROU change les règles du jeu sans laisser un délai convenable pour amortir les investissements réalisés (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Pourquoi en plus créer des différences d'apprentissage entre voitures, motos, tracteurs, camions et cars alors qu'ils roulent ensemble (ca) ?
- La modification de loi proposée va à l'encontre des objectifs prioritaires de la Confédération et des milieux routiers, notamment au regard de Via sicura et des statistiques actuelles qui montrent une réduction des accidents chez les jeunes conducteurs depuis l'entrée en vigueur du permis de conduire actuel. Le projet présenté introduit des inégalités de traitement, dévalorise les formations professionnelles et introduit de la concurrence déloyale sur le marché. Le report d'une partie des coûts administratifs sur le secteur privé est certain et inacceptable, car il sera reporté sur les élèves conducteurs qui verront le prix de la formation augmenter (ACS VD).
- Les objectifs n'incluent pas l'amélioration de la sécurité routière. Le présent projet OAPC n'est donc qu'une adaptation administrative des dispositions légales et il tient principalement compte des demandes des politiciens (la formation doit devenir plus courte et meilleur marché). Malheureusement, la sécurité routière sera la seule à souffrir de ces aspects. Du point de vue macroéconomique, tout le monde profite d'une diminution des accidents. Il n'est vraiment pas justifiable de réduire de quelques francs les coûts de la formation à la conduite. Une formation sérieuse à la conduite permet de réduire les coûts des accidents de plusieurs centaines de milliers de francs, voire de plusieurs millions (KBAV).

- Du point de vue des cantons, l'exécution de l'assurance qualité est décrite trop peu concrètement. Sur la base des expériences faites au cours des dix dernières années lors de la formation en deux phases, de la formation initiale et continue des moniteurs, ainsi que de la formation continue des chauffeurs, les mêmes bases (standards de qualité, processus) devraient être applicables à toutes les tâches des cantons visées à l'art. 136 OAPC (AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Art. 60 et 61 : Toutes les courses d'apprentissage pour toutes les catégories se font sous la responsabilité d'un moniteur de conduite qui devra enseigner toutes les phases techniques et de comportement de la conduite avant de présenter lui-même l'élève à son examen pratique. On sait ce que l'accompagnateur ne doit pas faire grâce à cet article de loi. Mais en fait qui est-il ? Comment travaille-t-il ? Comment enseigne-t-il ? Quand intervient-il dans la formation de base de l'apprenant ? Sous quelle surveillance ? Quelles sont ses compétences et responsabilités, civiles et pénales, envers l'élève (ca) ?
- Les modifications proposées engendreraient des charges financières, de personnel et d'organisation parfois nettement supérieures. Avant l'instauration de modifications, une simplification et une adaptation aux pays voisins seraient clairement nécessaires. Il ne faut donc pas instaurer de prescriptions qui vont beaucoup plus loin que la directive de l'UE relative au permis de conduire. Une refonte complète de la réglementation actuelle n'est pas impérativement nécessaire. Des adaptations ponctuelles du droit actuel, notamment des adaptations ciblées offrant la perspective de réaliser une plus-value importante en termes d'efficacité et d'efficacité de l'admission des conducteurs, devraient être prioritaires. Les investissements auxquels l'élève conducteur doit actuellement consentir restent dans des limites acceptables et n'ont pas besoin d'être réduits – surtout pas au détriment de la sécurité routière. Le projet ne tient guère compte des conséquences de la transformation numérique sur la formation à la conduite ainsi que des possibilités de la cyberadministration pour les transferts de données (BE).
- Nous soulignons expressément que toutes les positions ont été prises du point de vue d'une formation sérieuse des élèves conducteurs et donc de la sécurité routière (ASMC, ASMM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, Drive Z, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, ZFV). Les « paroles de réconfort » formulées sous C.1. concernant d'éventuelles pertes financières et leur compensation sont dépourvues de pertinence pour l'ASMC et le ZFV (ASMC, ASMM ; pa, APSR JU, ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, ASMC ZG, UFV, ZFV).
- Toutes ces nouveautés ne vont pas dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière. Pourquoi les éléments judicieux du système d'auto-école allemand ne sont-ils pas combinés avec notre auto-école non professionnelle (pa-fd-rs) ?
- Comment est défini l'accompagnateur ? Quelles sont les obligations en matière d'équipement des véhicules utilisés par les accompagnateurs non professionnels ? Les moniteurs de conduite sont ravalés au rang d'idiots du frein d'urgence et de l'écoconduite, puisqu'ils ne sont là plus que pour les deux seuls modules de conduite obligatoires : freinage et conduite respectueuse de l'environnement (kb, me, Grischa WAB).
- Livret de formation : Les rôles des accompagnateurs (non professionnels) et des moniteurs de conduite doivent rester clairs : les moniteurs de conduite forment l'élève conducteur de manière professionnelle et les accompagnateurs l'accompagnent. Les fans de football sont loin d'être des entraîneurs, même s'ils savent toujours mieux et même s'ils connaissent les tactiques et les règles (KBAV).
- Le fait que les nouveaux conducteurs, de même que les conducteurs expérimentés, n'appliquent pas toujours le mieux possible le freinage d'urgence n'a rien à voir avec la formation de la première phase. Ce problème tient davantage au fait que ce freinage n'est pas réexercé régulièrement. Il faut en outre prendre en compte que les nouveaux conducteurs n'ont souvent tout simplement pas l'expérience nécessaire pour évaluer une situation critique. Dans une situation critique, on ne constate pas toujours (ou on ne peut pas toujours constater) dès le tout premier instant qu'un freinage d'urgence est nécessaire (KBAV).
- L'affirmation sur la conduite efficace sur le plan énergétique fait un affront à notre profession et ne doit pas rester sans commentaires. Il faut beaucoup d'expérience de la conduite pour pouvoir mettre en œuvre de façon optimale la conduite efficace sur le plan énergétique. S'il s'agit de contribuer à la Stratégie énergétique 2050, tous les conducteurs devraient (être obligés d') appliquer cette conduite

et le potentiel serait beaucoup plus important dans ce cas (une réduction de la consommation de carburant pouvant atteindre 50 % est possible chez les conducteurs expérimentés !) (KBAV).

- Il n'est pas tout simple d'intégrer ces deux leçons dans l'enseignement normal de la conduite. Pour pouvoir satisfaire aux exigences de l'annexe 9, il faut disposer des infrastructures et des instruments de mesure nécessaires (KBAV).
- Absolument aucune réflexion macroéconomique n'est menée. Les frais supplémentaires engendrés pour certaines personnes et/ou institutions sont absolument négligeables face à une possible réduction (radicale ?) des coûts des accidents. Les coûts pour les élèves conducteurs ne diminueront pas non plus puisque les coûts des deux leçons de conduite obligatoires ne sont pas comparables à ceux de deux leçons normales (celles-là requièrent notamment des infrastructures et des instruments de mesure supplémentaires) (KBAV).
- L'affirmation suivante n'est pas solide : « Toutefois, comme cette formation leur permettra d'être mieux préparés à l'examen pratique de conduite, le risque qu'ils doivent repasser l'examen (avec les coûts que cela implique) diminue. » Il est très rare qu'un freinage d'urgence doive faire l'objet d'une évaluation négative lors de l'examen de conduite. Le style de conduite auquel les conducteurs sont formés aujourd'hui est lui aussi déjà axé sur l'efficacité énergétique, de sorte que ce point non plus n'entraîne pratiquement jamais un résultat négatif (KBAV).

Non : UVS ; TCS, ASEM ; ag, gl.

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS, UDC ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, FMS, motosuisse, Pro Velo, QAED, RC, SC TI, SCPVS, 2roues ; Agrotec, fd, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, jh, IAS, kf, sk, CE ONG, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS, VS ZG, WB.

#### 4.3.6.2 Planification de la mise en œuvre :

Approuvez-vous un échelonnement de l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions ?

	Oui	Non	Sans avis ou non concerné
Cantons	22	3	1
Partis	0	0	9
Associations faïtières	1	0	1
Autres organisations (contactées)	10	4	11
Autres (non contactés)	28	24	18
Total intermédiaire	61, dont ASMC : 14 IGWAB-CH : 8		
Total	39	31	40

Oui : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH ; UVS ; asa, FMS, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, ASMC, SC TI, ASMM, ASEM ; ca, APSR JU, ASMC TI, aw, BEOWAB, ERFA, FGLWFL, tf, FZ, fzl, ag, KBAV, gl, te, OFV, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VS ZG, VSZ TG, WAB ZCH, Vorankommen, ZVS, 2PA.

Remarques, critiques, propositions :

- Nous sommes favorables à un échelonnement de l'entrée en vigueur (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Le contenu et l'ordre chronologique des différents trains de mesures doivent être définis en étroite concertation avec les cantons (AG, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

- La suppression de l'art. 9, al. 4, OAC actuel devrait entrer en vigueur le plus rapidement possible, puisque l'exécution de cet alinéa génère toujours de gros problèmes inutiles (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Une évaluation définitive des étapes de réalisation ne sera possible que lorsqu'un projet de mise en œuvre échelonnée sera présenté (BE).
- Les charges de la mise en œuvre ne doivent pas être sous-estimées. Il faut donc compter suffisamment de temps pour celle-ci (BE, LU).
- La nouvelle réglementation des catégories de permis de conduire doit être instaurée avant les autres. Une solution très rapide est nécessaire pour les véhicules de 50 cm<sup>3</sup>, afin qu'ils puissent être conduits dès 14 ans (proposition subsidiaire : dès 15 ans). Il en va de même pour les véhicules de 125 cm<sup>3</sup> pour les personnes âgées de 16 ans. Sinon, il y aura une lacune pour les véhicules qui peuvent parfaitement suivre le rythme de la circulation hors des localités (FMS, motosuisse, SC TI).

Non : JU, VD, VS ; cp, FREC, OV JU, TCS ; pa, ACS VD, am, kb, Drive Z, Driving GR, me, lf, EC CarPostal, FVO, Grischa WAB, IG BS, lfB, jw, mm, me2, pal, sl, ll, CarPostal, tl, vb, WB, ZFV.

Remarques, critiques, propositions :

- Une entrée en vigueur globale est préférable et générera moins de travail administratif, d'adaptation informatique et de sources d'erreur (JU ; OV JU).
- Il paraît trop compliqué de faire entrer en vigueur cette nouvelle ordonnance de manière échelonnée. Il va être difficile de faire appliquer, à des collaborateurs polyvalents, tant l'OAC que l'OAPC pour une même matière (prescriptions relatives aux permis de conduire). Nous préconisons une entrée en vigueur de l'OAPC en une seule fois, avec toutefois un délai suffisamment long entre son adoption par le gouvernement et son entrée en vigueur, pour la mise en œuvre dans les services (VD).
- Il sera plus facile – même si cela va demander un investissement important en temps – de procéder à une modification unique du système informatique et non à plusieurs modifications successives. Il en va de même de la formation du personnel (VD).
- Un échelonnement de l'entrée en vigueur provoquerait trop de situations transitoires pour les systèmes informatiques, les collaborateurs des autorités cantonales et les clients (VS).
- Nous pensons qu'une nouvelle procédure de consultation devrait avoir lieu une fois que toutes les remarques faites par les parties concernées auront pu être traitées. Ce sera seulement à ce moment-là qu'il sera opportun de se poser la question (cp).
- Le projet ne doit pas être mis en œuvre dans sa forme actuelle (ACS VD).
- Aucun échelonnement (EC CarPostal). Il vaut mieux laisser suffisamment de temps pour la mise en œuvre et prévoir l'instauration au plus tôt en 2022 (lf, FVO).

Sans avis ou non concerné : GE ; PBD, PDC, PLR, pvl, JDC, JDCVr, JLR, PSS, UDC ; USP ; ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, ATE, bpa, SPAA, Pro Velo, QAED, RC, SCPVS ; Agrotec, Emergency, ow, FAid, FCTSA, ef, jh, IAS, sk, CE ONG, Reasco, SanA, rs, SRC, ASS, CSS, SPC, UMS.

#### 4.3.7 Autres remarques

Les autres remarques sur le projet OAPC (cf. let. B, ch. 1, du questionnaire) figurent dans l'annexe. Celle-ci contient également des remarques et des propositions qui n'ont pas été renvoyées avec le questionnaire, mais qui ont été formulées séparément.

#### **4.4 Avis sur la modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)**

Cantons	4
Partis	0
Associations faitières	0
Autres organisations (contactées)	1
Autres (non contactés)	3
Total intermédiaire	8
Total	8

Remarques, critiques, propositions : AR, BE, GR, VD ; CCCS ; EC CarPostal, OFV, VerTug.

Art. 3b :

- Al. 1 : Ajouter les équipements de sécurité adaptés et de qualité si la volonté est d'exiger de tels équipements tout le temps (cf. 1.1). Comment déterminer ce que l'on entend par « de sécurité et adaptés » ? Il ne faut pas que cela soit subjectif pour les experts au moment de l'examen (VD).

Art. 17 :

- Al. 3 : Il faut ajouter pour compléter qu'un parcours d'une certaine longueur en marche arrière est admis pour les courses d'apprentissage (OFV, VerTug).

Art. 27 :

- Lors des courses d'apprentissage avec un ensemble de véhicules, il devrait être autorisé de prendre des passagers. Par exemple, il n'est aujourd'hui pas autorisé de prendre d'autres personnes (p. ex. conjoint ou autres horticulteurs) lors d'une course d'apprentissage avec une caravane ou une remorque horticole de la catégorie BE (AR, GR ; CCCS).
- L'al. 2 devrait être repris entièrement dans l'OAPC (AR, BE, GR ; CCCS). Le frein à main ou de stationnement est la seule possibilité dont dispose l'accompagnateur pour influencer directement sur la vitesse du véhicule en cas d'urgence (AR, GR ; CCCS). Penser qu'un ordre de s'arrêter immédiatement soit suffisant est irréaliste et peut même entraîner des situations dangereuses (BE).
- Suppression de l'art. 27, al. 1, OCR : Dans les dispositions pénales de l'OAPC, il faudrait introduire une norme pénale générale analogue à l'art. 96 OCR. C'est ainsi par exemple qu'une infraction à l'art. 63, al. 1, projet OAPC n'est plus punissable (non-apposition de la plaque L), puisque l'OAPC ne prévoit pas de norme pénale à cet effet. La possibilité actuelle de punir cette infraction repose sur l'art. 27, al. 1, OCR en relation avec l'art. 96 OCR. Selon la proposition, l'art. 27 serait supprimé (AR, GR ; CCCS).
- Étant donné que les véhicules sont de plus en plus nombreux à être équipés de freins de stationnement électriques, il est nécessaire pour la sécurité des experts de la circulation que les véhicules d'examen soient obligatoirement munis de doubles commandes (BE).

#### **4.5 Avis sur la modification de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (RS 741.31)**

Aucun avis n'a été exprimé.

#### 4.6 Avis sur la modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)

Cantons	1
Partis	0
Associations faitières	0
Autres organisations (contactées)	0
Autres (non contactés)	3
Total intermédiaire	4
Total	4

Remarques, critiques, propositions : VD ; OFV, SoB, VerTug.

- Art. 136, al. 1<sup>quater</sup> : Dès le 15.01.17, cet al. 1<sup>quater</sup> concerne les véhicules équipés de chenilles. Il faut donc lire l'art. 136, al. 1<sup>er</sup> (VD).
- Les véhicules d'examen de la catégorie B doivent impérativement être équipés de doubles commandes, de rétroviseurs supplémentaires et d'un compteur de vitesse lisible depuis le siège passager (OFV, VerTug).
- L'obligation générale d'équiper les bus scolaires d'un tachygraphe est abrogée. Mais les bus scolaires doivent être admis et enregistrés en tant que tels. Les changements d'affectation entraînent le montage d'un tachygraphe (SoB).

#### 4.7 Avis sur la modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (RS 741.51)

Cantons	21
Partis	1
Associations faitières	0
Autres organisations (contactées)	8
Autres (non contactés)	14
Total intermédiaire	44, dont ASMC : 8
Total	36

Remarques, critiques, propositions : AG, AR, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; PSS ; asa, ATE, bpa, CCDJP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC ; ASMC TI, aw, ag, FGLWFL, If, EC CarPostal, FVO, FZ, KBAV, te, OFV, SF, UFV, VerTug.

En général :

- Puisque la plupart des articles de cette ordonnance ne sont pas modifiés, nous saluons le maintien des numéros d'article actuels. Celui-ci épargne aux autorités d'exécution les travaux d'adaptation correspondants (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Tout comme le sigle VZV en allemand, le sigle actuel devrait être maintenu dans les autres langues nationales, car ce seul changement requerrait d'importants travaux d'adaptation (AG, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- Il serait plus judicieux de créer une nouvelle ordonnance vu que le titre et l'objet sont modifiés ; il n'est pas adéquat de se retrouver avec une ordonnance dont la majorité des articles est abrogée (VD).

Art. 28 et suivants :

- Après la période probatoire, les titulaires de la catégorie B doivent être autorisés sans autre exigence (médecin-conseil, etc.) à passer l'examen théorique complémentaire pour la catégorie D1. Après la réussite de l'examen théorique complémentaire, il leur faut délivrer la catégorie D1 limitée à 3,5 t, au transport non professionnel de personnes et au territoire national. Les titulaires qui ont obtenu la catégorie D1 avec ces restrictions et qui veulent les lever doivent obtenir la catégorie D1 selon la procédure ordinaire. Motif : il n'y a pas de différence entre conduire une camionnette ou un minibus du même modèle. On a aussi prouvé au cours des trois années précédentes que l'on sait conduire un véhicule de manière responsable. En outre, la conduite avec des passagers ne fait pas du tout partie de l'examen pratique de la catégorie D1 (ag)

Art. 34 :

- Les personnes qui ne satisfont pas aux exigences médicales minimales ne sont pas autorisées à conduire de véhicules automobiles (OFV, VerTug).

Art. 82 :

- OAC en vigueur : L'introduction d'une plaque de contrôle supplémentaire dans cet article répond à un besoin pratique. Cette plaque doit pouvoir être installée sur des accessoires montés à l'arrière du véhicule et cachant la plaque de contrôle arrière. L'aspect de cette nouvelle plaque de contrôle doit se distinguer clairement de celui des autres plaques de contrôle, par exemple par une couleur voyante (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

Art. 88a :

- L'utilisation d'une boîte de vitesses manuelle devrait être exercée en « conditions protégées » (conduite accompagnée). Lors de l'examen pratique, le candidat devrait en outre être tenu de prouver qu'il maîtrise totalement cette technique avant d'être autorisé à conduire seul une voiture à boîte manuelle (PSS ; ATE, bpa, Pro Velo).

Art. 143 :

- Al. 1, let. b : Adapter au nouveau libellé proposé de l'art. 150, al. 4, projet OAC (AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

Art. 150 :

- L'utilisation du mot « duplicata » n'a plus de sens, aussi bien pour le permis de conduire au format carte de crédit que pour le permis de circulation, puisque la date du nouveau permis de circulation est inscrite dans MOFIS lors de la délivrance d'un nouveau permis de circulation après la perte d'un permis de circulation. Formuler l'al. 4 de façon analogue à l'art. 86, al. 2, projet OAPC (AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Al. 6 : Parle de dérogations générales et abstraites alors que l'OACP et la jurisprudence veulent des dérogations individuelles et concrètes. À corriger (VD).
- Al. 8 : Qu'en est-il de l'interdiction du cabotage ? N'y a-t-il pas d'absurdités à ce sujet (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ?

Art. 151i :

- Une demande présentée par l'asa d'adapter l'art. 83, al. 3, let. d, OAC est en suspens auprès de l'OFROU. Par conséquent, cette disposition peut être supprimée. En outre, le délai « jusqu'au 31.12.2017 » indiqué par l'art. 151i pour la remise des anciennes plaques de contrôle serait déjà dépassé puisque les instructions OFROU du 14 juin 2017 relatives à la délivrance de nouvelles plaques d'immatriculation pour les motocycles légers et les quadricycles légers à moteur ont prolongé ce délai jusqu'au 31 décembre 2021 (AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

Art. 153 :

- À abroger vu que ces dispositions sont déjà abrogées par l'OAC (VD).
- La formulation « notamment » implique qu'il ne s'agit que d'une sélection d'arrêtés. Cette formulation doit être supprimée au nom de l'État de droit et tous les arrêtés abrogés doivent être mentionnés. C'est imprécis, puisque l'avant-projet OAPC n'en mentionnait que quelques-uns (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).

Art. 154 :

- Abroger l'al. 1 (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, UFV). Mentionner l'al. 2 n'a pas de sens puisqu'il est déjà en vigueur (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, UFV).

#### **4.8 Avis sur la modification de l'ordonnance sur le registre des autorisations de conduire (RS 741.53)**

Cantons	16
Partis	0
Associations faitières	0
Autres organisations (contactées)	3
Autres (non contactés)	1
Total intermédiaire	20
Total	20

Remarques, critiques, propositions : AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS ; SoB.

- Art. 5a, al. 3 : Les adaptations de cette disposition sont bienvenues parce qu'elles complètent les bases légales pour l'accomplissement centralisé de toutes les tâches d'assurance qualité par les autorités cantonales via SARI (AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Les transports effectués avec des bus scolaires de la catégorie B ne nécessitent pas d'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel (SoB).

#### **4.9 Avis sur la modification de l'ordonnance sur le registre automatisé des mesures administratives (RS 741.55)**

Cantons	1
Partis	0
Associations faitières	0
Autres organisations (contactées)	0
Autres (non contactés)	0
Total intermédiaire	1
Total	1

Remarques, critiques, propositions : Al.

- Le permis de conduire de la catégorie F continue de donner le droit de conduire des voitures de tourisme dont la vitesse est limitée, classées comme des chariots à moteur et constituant un obstacle considérable à la circulation avec leur vitesse maximale de 30 km/h. La modification de la présente ordonnance doit mettre un terme à cela en y intégrant une limitation appropriée.

## 1 Projet OAPC (texte de l'ordonnance)

Cantons	24
Partis	3
Associations faïtières	1
Autres organisations (contactées)	20
Autres (non contactés)	38
Total intermédiaire	86, dont ASMC : 19 IGWAB-CH : 6
Total	61

Remarques, critiques, propositions : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH ; pvl, JDC, JDCVr ; USAM ; ACS, CCCS, UPSA, asa, ASTAG, bpa, SPAA, FMS, FREC, IGWAB-CH, CCDJP, MFK BS, motosuisse, OV JU, QAED, ASMC, SC TI, TCS, ASEM, UTP ; ca, am, ASMC TI, aw, gb, Drive Z, Emergency, ERFA, FAid, FCTSA, FGLWFL, FZ, fzl, IAS, jw, KBAV, sk, mm, pal, sl, ll, OFV, Reasco, SanA, SF, SRC, ASS, CSS, TCS TG, tl, UFV, vb, VAZ, VerTug, VSZ TG, ZFV, ZVS, 2PA.

### En général :

- Il faut créer des solutions mobiles pour les organes de contrôle, lesquelles ont déjà été repoussées dans le cadre de l'introduction du permis de conduire au format carte de crédit (en 2003). Il faut reprendre la question des lecteurs de cartes avec l'entrée en vigueur de l'OAPC (LU).
- La nouvelle prescription selon laquelle le permis d'élève conducteur est valable pour une durée illimitée et doit être détenu durant au moins un an engendre le risque que les jeunes le commandent, le laissent de côté, puis veuillent quand même apprendre à conduire dans les plus brefs délais – sans s'exercer durant cette année. Il faudrait contrôler que l'on s'exerce le plus possible. Ce n'est pas le cas avec la proposition actuelle de l'OFROU. Le journal de bord de la formation à la conduite élaboré par le bpa serait l'instrument de contrôle adéquat. Ce journal de bord enregistre toutes les prestations de formation et visualise l'avancement individuel de la formation sous forme quantitative et qualitative. Il peut être utilisé avec ou sans moniteur de conduite. Lors de l'inscription à l'examen, il faut prouver – au sens d'une condition formelle – que l'on a travaillé avec cet instrument (bpa).
- L'objectif de sécurité routière n'est pas toujours clairement visible. Par exemple, le passage de l'annexe 10, ch. 5 : « passagers [...] dans les meilleures conditions de sécurité et de confort possibles » devrait être modifié en « passagers [...] en sécurité et dans les meilleures conditions de confort possibles ». La sécurité doit avoir la priorité absolue (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) !
- Les élèves doivent maîtriser la langue nationale locale avant le premier examen théorique. Les candidats de langue étrangère doivent fournir un certificat du Portfolio européen des langues de niveau A2 au minimum pour l'écrit et de niveau B1 pour l'oral (égalité de traitement et intégration) (ZFV).

### Art. 3 :

- La nouvelle règle proposée de détermination du domicile pour l'échange du permis de conduire (dans le délai d'une année après la domiciliation en Suisse), qui reprend la directive de l'UE de façon non critique, est beaucoup trop compliquée et incompréhensible, contrairement à la règle actuelle. Il est à craindre que les étrangers qui n'ont pas échangé le permis de conduire soient déjà amendés après six mois en vertu du libellé équivoque de l'art. 105 projet OAPC (CCCS).

**Art. 6 :**

- Il n'existe aucune raison objective de dispenser les candidats aux catégories AM, F, G et M du cours de premiers secours. Eux aussi prennent part à la circulation routière, doivent en assumer la responsabilité et peuvent arriver les premiers sur le lieu d'un accident (OW).

**Art. 8 :**

- Al. 2 : Dans le cas des véhicules automobiles pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire, le respect des exigences minimales en matière d'acuité visuelle n'est jamais contrôlé et ne pose pas non plus d'autre problème en pratique. À supprimer (BE).
- Al. 5 : Il faut donner à l'autorité la possibilité de vérifier, en cas de doute, l'aptitude caractérielle avant le début d'une formation à la conduite : la personne qui veut obtenir un permis de conduire doit présenter un extrait du casier judiciaire (ASEM ; KBAV).

**Art. 12 :**

- L'âge minimum pour la catégorie cyclomoteurs (vélos électriques) devrait être abaissé à 13 ans (GL, LU). La fin de l'école obligatoire intervient aujourd'hui souvent déjà à 15 ans et les classes secondaires sont regroupées à de nombreux endroits, ce qui signifie que le chemin pour se rendre à l'école s'allonge (LU).

**Art. 12, 14 et 35 :**

- Autoriser les quadricycles légers à moteur dans la catégorie F (ou éventuellement dans la catégorie AM) pour qu'une personne qui a un tel véhicule puisse apprendre et passer l'examen pratique avec ce véhicule car sinon il n'y a pas de catégorie de permis qui le permettra (NE).

**Art. 12 à 37 :**

- Tous les permis d'élève conducteur à délivrer pour une durée limitée doivent être valables 18 mois (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- En raison de la pause hivernale pour les catégories de motocycles, nous approuvons une durée de validité de deux ans des permis d'élève conducteur pour les catégories qui autorisent les courses d'apprentissage non accompagnées. Nous souhaitons que les catégories G et F fassent exception et que l'une et l'autre soient valables six mois (BE).
- Nous demandons que tous les permis d'élève conducteur à délivrer pour une durée limitée selon le nouveau droit aient une validité harmonisée (JU ; OV JU).
- Nous proposons cinq ans comme durée de validité du permis d'élève conducteur des personnes devant être accompagnées lors de courses d'apprentissage (NE).
- Cela conduit à une nette simplification pour les requérants et les titulaires de permis d'élève conducteur ainsi que pour les autorités cantonales (AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Il est également possible d'éviter les nombreuses questions et imprécisions qui se posent à l'heure actuelle (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 14, al. 3 :**

- Nous proposons de renoncer à l'examen pratique pour la catégorie AM (comme dans la directive 2006/126/CE, art. 4, ch. 6, let. a). Ceci par analogie à la catégorie M qui permet d'utiliser des cyclomoteurs avec assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. Mais nous proposons qu'il soit obligatoire de suivre un cours d'instruction pratique de base spécifique pour l'obtention du permis AM (NE).
- Nous proposons l'âge de 16 ans pour les quadricycles légers à moteur (comme dans la directive 2006/126/CE, art. 4, ch. 2). Selon notre interprétation de l'OAPC, il ne nous semble pas possible d'obtenir un permis d'élève qui permet de circuler uniquement avec un quadricycle léger à moteur (NE).

**Art. 15, 16 et 17 :**

- La durée de validité du permis des catégories moto est de douze mois et il n'est plus obligatoire de suivre l'IPB durant les quatre premiers mois. Cela n'est pas en adéquation avec la sécurité routière (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb, ZFV).

- Contrairement à ce que mentionne le communiqué de presse, la suppression du code 78 n'est pas explicitement évoquée dans cette consultation. Toutefois, pour des raisons évidentes de sécurité, nous nous y opposons (FREC ; am, pal, sl, ll, vb).

**Art. 18 :**

- Dans le cas de l'ensemble composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque de la catégorie O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub>, pour lequel un permis de conduire des catégories C1E ou CE serait nécessaire, un certificat de capacité OACP est désormais requis pour circuler à l'étranger en raison du poids plus élevé de la remorque. Cela nécessite de coûteuses adaptations dans SARI pour quelques rares cas (AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Limiter au territoire national (AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Repenser la disposition (BL).

**Art. 19 :**

- Ne pas offrir les catégories F et G (AR, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS), puisque la conduite de ces catégories de véhicules comporte des exigences supérieures (ZG).
- Les quadricycles à moteur (poids à vide de 550 kg au max.) n'ont rien de commun avec les véhicules des sous-catégories F et G. Il n'est donc plus d'actualité d'étendre l'autorisation de conduire B1 aux catégories F et G (SPAA).

**Art. 19 et 20 :**

- Les vélos-taxis électriques ne sont pas au bon endroit dans la catégorie B. À l'art. 36, ils apparaissent en outre dans la catégorie F (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Les vélos-taxis électriques appartiennent exclusivement à la catégorie B1 (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 20 :**

- Let. d : Cette lettre est inutile vu que la catégorie F donne le droit de conduire des vélos-taxis électriques et que la catégorie F est obtenue avec la catégorie B (VD).
- Let. e : Les notions de « particulier » et d'« accompagnement non professionnel » doivent être définies précisément et différenciées l'une de l'autre. La notion de « protection de la population » doit être définie précisément et utilisée conformément à la loi sur la protection de la population (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).

**Art. 21 :**

- Al. 1, deuxième phrase : Il faudrait éviter que le titulaire des permis d'élève conducteur des catégories B et BE, après la réussite de l'examen pratique de la catégorie B, doive présenter aux services des automobiles son permis d'élève conducteur de la catégorie BE pour l'inscription de la nouvelle échéance de 18 mois (partout le même délai que pour le motorcycle). Cette échéance devrait être inscrite dès le départ dans le permis d'élève conducteur de la catégorie BE. Cette procédure devrait aussi être appliquée de manière analogue à toutes les catégories de remorques (AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Al. 3 : La première phrase suffit. Supprimer les phrases 2 et 3 (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 22 :**

- Al. 1 : Définition de la catégorie C2 : « dont le poids excède 7500 kg » serait correct. Pour les voitures automobiles servant d'habitation dont le poids n'excède pas 7500 kg, il faut obtenir la catégorie C1. Cette distinction est importante puisque la plupart des voitures automobiles servant d'habitation présentent un poids total largement inférieur à 7500 kg et que les candidats devraient donc louer pour l'examen pratique un véhicule qui présente un poids total supérieur à 7500 kg (BE).

**Art. 22 à 34 :**

- Aucune catégorie destinée au transport de marchandises ne devrait être offerte lors de l'obtention de catégories de voitures automobiles destinées au transport de personnes, et vice versa. Il faut une séparation claire, comme dans l'OACP ou entre les catégories C et D (SO).

**Art. 23 :**

- Al. 4 : Lors de la réussite de l'examen de conduite de la catégorie C1, il ne faut pas délivrer aussi la catégorie C2 parce que celle-ci comprend les véhicules d'intervention indépendamment du poids total et du nombre de places (AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH ; asa, CCCS, CCDJP, MFK BS).
- Al. 3 : Dans quel cas un permis d'élève est caduc et ne permet pas de passer l'examen théorique complémentaire ? À éclaircir (VD).

**Art. 24 :**

- Al. 3 : La catégorie BE peut être supprimée dans la deuxième phrase. Le titulaire de la catégorie C1E la possède déjà (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Al. 3, let. b : Vu que l'autorisation figure à l'art. 23, al. 4, let. d (catégorie C1) et que la catégorie C1 est obligatoire pour obtenir la catégorie C1E, supprimer « des véhicules vides de la catégorie D1 » (VD).

**Art. 26 :**

- Al. 3 : Dans quel cas un permis d'élève est caduc et ne permet pas de passer l'examen théorique complémentaire ? À éclaircir (VD).

**Art. 27 :**

- Il faut encore mentionner la catégorie BE dans la deuxième phrase (SO).
- La catégorie C1E donne le droit de conduire des ensembles de véhicules de la catégorie B avec une remorque de plus de 3500 kg mais de moins de 12 000 kg. Vu que la catégorie CE donne la catégorie C1E, il n'est pas nécessaire d'ajouter ce droit (VD).

**Art. 28 :**

Nous proposons que :

- la catégorie D1 donne le droit d'effectuer des transports scolaires avec des minibus comportant plus de seize places assises (NW, OW, TI ; Communes CH ; ASTAG ; ACF, Zernez, Oberägeri, SchulenH, Studach, VSBL LU, VSL LU). Le nombre de chauffeurs de bus scolaires n'a cessé de diminuer depuis 2003 à cause du durcissement du régime des permis de conduire. Ce problème est dû au fait que pratiquement personne n'acquiert la catégorie D (chère) pour n'exercer qu'une activité de chauffeur de bus scolaire dont le taux se situe entre 30 et 50 % et d'autre part au fait que nombre de titulaires de la catégorie D1 avec code 106 selon l'ancien droit n'exercent plus d'activité professionnelle. Il manque donc de plus en plus de nouveaux conducteurs pour les transports scolaires (NW, OW ; Communes CH ; ASTAG ; ACF ; Zernez, Oberägeri, SchulenH). Les écoles ont la possibilité d'acheter les prestations de transport à l'extérieur, ce qui se répercute sur les coûts et empêche les synergies avec d'autres activités d'un établissement scolaire (concierge, etc.) (NW).
- l'obligation d'équiper les bus scolaires de tachygraphes soit levée (OW, NW ; ASTAG ; ACF, Zernez, Oberägeri, SchulenH, VSBL LU, VSL LU), parce que les minibus comportant plus de seize places font exception à l'OTR 2 (NW ; ASTAG ; ACF, Zernez, SchulenH).
- plus aucune autorisation de transporter des personnes à titre professionnel ne soit nécessaire pour les transports avec des bus scolaires de la catégorie B (OW, NW ; ASTAG ; ACF, Zernez, Oberägeri, SchulenH, VSBL LU, VSL LU). Les chauffeurs de bus scolaires de la catégorie B employés directement par une école (p. ex. concierge) n'ont pas besoin d'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel, contrairement aux entreprises de transport privées (ou aux particuliers, p. ex. femme ou homme au foyer) qui effectuent les transports scolaires sur mandat de l'école et qui doivent posséder une autorisation. Cette inégalité de traitement est choquante puisqu'il s'agit finale-

ment d'effectuer les mêmes transports de personnes (NW, OW ; Communes CH ; ASTAG ; ACF, Zerne, Oberägeri, SchulenH).

**Art. 29 :**

- Al. 4 : Il faut avoir le permis de conduire de la catégorie B pour avoir un permis d'élève de la catégorie D1. Dans quel cas un permis d'élève est caduc et ne permet pas de passer l'examen théorique complémentaire (VD) ?
- Al. 5 : La catégorie C2 est également délivrée une fois que l'examen pratique de conduite de la catégorie D1 est réussi. C'est une erreur. Jusqu'à présent non plus, les titulaires de la catégorie D1 n'obtenaient pas automatiquement le code 118. Pour la catégorie C2, on a besoin d'autres véhicules (plus grands et plus lourds) que pour la catégorie D1 (BE, VD).

**Art. 30 :**

- Al. 3 : La catégorie C1E peut être supprimée dans la deuxième phrase. Le titulaire de la catégorie D1E la possède déjà (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 31 :**

- Al. 2 : La partie relative à la durée de retrait avant d'obtenir le permis d'élève n'est pas claire (VD).

**Art. 32 :**

- Al. 3 : La catégorie DE donne le droit de conduire des ensembles de véhicules de la catégorie B avec une remorque de plus de 3500 kg mais de moins de 12 000 kg. Vu que la catégorie DE donne la catégorie C1E, il n'est pas nécessaire d'ajouter ce droit (VD).

**Art. 35 :**

- Vérifier si, pour la catégorie F, une restriction du poids total maximal autorisé doit être introduite (AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) puisque la catégorie F permet aujourd'hui de conduire des véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h sans limitation spécifique du poids et donc sans catégorie C ni certificat de capacité OACP (AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Les quadricycles légers à moteur sont explicitement exclus de la catégorie F. On ne comprend toutefois pas pourquoi le titulaire de la catégorie B doit passer en plus l'examen de la catégorie AM pour conduire un quadricycle à moteur dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h. Remplacer par : véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h, à l'exception des motocycles à voie unique (BE).
- Catégorie G : Il faudrait stipuler précisément que les véhicules spéciaux visés sont agricoles : véhicules automobiles agricoles, y compris véhicules spéciaux agricoles, dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h (BE).

**Art. 36 :**

- Al. 2 : Il s'agit ici de l'examen théorique de base adapté (cf. art. 67). Le permis d'élève conducteur devrait être valable 18 mois (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

**Art. 38 :**

- Aujourd'hui, soit la catégorie F, soit la catégorie C1, lorsque le poids total est supérieur à 3,5 t, est nécessaire pour conduire les chariots élévateurs (immatriculés comme voitures automobiles de travail). Or il est désormais prévu de ne pas requérir un permis de conduire uniquement pour la conduite « sur des chantiers » (art. 38, al. 1, let. c, projet OAPC). Cette règle est trop restrictive puisqu'elle interdit l'utilisation de chariots élévateurs dans les ateliers de véhicules utilitaires et dans les entreprises de transport (UPSA, ASTAG).
- En Allemagne, les titulaires de la catégorie B sont aussi autorisés à conduire des véhicules de la catégorie C1 dont le poids total n'excède pas 4,25 t lorsque :
  - le véhicule est à propulsion électrique ;

- le véhicule est utilisé dans le domaine du transport de marchandises ; et
- le conducteur a participé à une formation supplémentaire.

Cette règle devrait être reprise en Suisse.

À titre général, l'UPSA suggère à l'OFROU d'examiner aussi une hausse de la limite de poids de 3,5 t à 4,25 ou 4,5 t pour les véhicules à propulsion conventionnelle. Au cours des dernières années, ces véhicules ont eu tendance à devenir plus lourds en raison des équipements de confort, de sécurité et de réduction des émissions et ont donc perdu en charge utile. Lorsque le poids total autorisé augmente pour ces raisons, les avantages tels que « catégorie de permis B » et « absence de RPLP » devraient subsister. D'autre part, des intervalles de contrôle plus courts devraient être introduits pour les véhicules de 3 t et plus. Il serait judicieux qu'ils se modèlent sur les intervalles des véhicules utilitaires lourds (2-2-1-1-1- pour le transport de marchandises, 1-1-1-1- pour le transport de personnes) (UPSA).

**Art. 42 :**

- Al. 4 : À supprimer pour des motifs de sécurité routière (AG, BE, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Les véhicules d'examen qui requièrent un accompagnement devraient en tout cas être équipés d'un moyen d'intervention pour l'accompagnateur (BE).
- Le renvoi à l'art. 63, al. 3, est absurde puisque cet alinéa ne porte pas du tout sur le freinage lors des courses d'apprentissage (AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 44 :**

- Le titre n'est pas adapté au contenu (VD).

**Art. 46 :**

- Al. 1 et 2 : L'application de cette disposition, formulée de manière très ouverte, sur l'octroi d'un permis avant l'âge minimum pose déjà aujourd'hui constamment des difficultés. En tant que disposition exceptionnelle, les deux alinéas devraient être rédigés de façon beaucoup plus restrictive (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) ; il faudrait en particulier décrire plus précisément les conditions pour les personnes n'ayant pas atteint l'âge minimum et fixer des limites d'âge inférieures absolues (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Al. 1, let. a : Ajouter la catégorie AM (VS).
- Al. 3 : Cette disposition n'a pas sa place ici et doit être réglée séparément et dans un autre article (AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

**Art. 47 :**

- Al. 3, annexe 1, ch. 5.5 : La pratique a montré que la clientèle remplit souvent aussi le contrôle de la vue lors de l'inscription à la catégorie C et s'impose des coûts inutiles avec cet examen des yeux par un ophtalmologue ou un opticien, puisqu'il fait de toute façon partie de l'évaluation obligatoire de niveau 2. Il faudrait donc supprimer les champs de l'annexe 1, ch. 5.5, pour le deuxième groupe médical (AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Cette version de l'art. 47 contredit l'art. 8. Selon ce dernier, un contrôle de la vue n'est nécessaire que lors de la première inscription. Laisser l'art. 47 inchangé. Modifier l'art. 8 (BE).

**Art. 49 :**

- Al. 1 : Aujourd'hui, seuls les cantons équipés de l'application e-medko peuvent remettre des informations sur de précédents examens d'aptitude à la conduite au médecin chargé de l'examen (AG, AR, BS, BE, BL, FR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU) ; mais ici aussi uniquement des mots-clés. Les dossiers complets ne peuvent être mis à la disposition du (BE : remis au) médecin dans son cabinet que sur commande au cas par cas (AG, AR, BL, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- Al. 3 : Il s'agit d'éviter les problèmes pratiques actuels qui résultent du fait que les médecins ne communiquent pas les résultats d'examen aux personnes concernées, lesquelles sont dès lors surprises de la décision de l'autorité cantonale (AG, AR, BE, BS, FR, JU, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Il en va de même des cas où les médecins remettent le formulaire aux personnes concernées au lieu de le faire parvenir à l'autorité cantonale (AG, AR, BE, BS, FR, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Les résultats d'examen sont déjà notifiés par voie électronique dans une majorité de cantons et la voie électronique continuera de s'étendre. Cette possibilité ou cette obligation d'annonce a donc aussi sa place dans l'ordonnance : elle aide les cantons à faire accepter e-medko au corps médical (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Al. 4 : Le libellé de l'art. 79, al. 2, en relation avec l'art. 49, al. 4, n'est pas tout à fait clair et ne devient plus clair qu'avec les explications et le renvoi à l'art. 15d, al. 2, LCR. Cette procédure est trop compliquée et trop coûteuse. Le délai de deux mois pour faire parvenir les résultats d'examen après que l'âge déterminant a été atteint est calculé de façon trop juste (AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Ce délai devrait être prolongé à trois mois (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Par ailleurs, l'harmonisation est saluée (AG, AR, BS, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) / une harmonisation serait appréciée (JU, NE, VS ; OV JU).
- Al. 4 : Pour l'échéance, les applications cantonales doivent se référer non plus à la dernière date d'examen, mais uniquement à la date de naissance. Lorsqu'un examen exceptionnel est nécessaire, une nouvelle date d'examen ne peut plus être fixée avec le nouvel intervalle de deux ans correspondant. Dans les cas extrêmes, où le client a remis une expertise IRM deux semaines avant de recevoir la convocation périodique, cette expertise peut être reconnue en vertu de l'art. 9, al. 3, sur demande du client (donc sans que ce soit automatisé) (BE).
- Renonciation à la pré-information obligatoire selon l'art. 79, al. 2 (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

#### **Art. 50 :**

- Al. 2 : Cet alinéa institue des obstacles absurdes et coûteux notamment pour les courses de contrôle pour seniors. En outre, les courses de contrôle deviendraient beaucoup plus chères. Nous les estimons à environ 2000 francs. Le gain pour la sécurité routière serait nul, mais l'inconvénient financier pour nos personnes âgées serait énorme. Renonciation à la reconnaissance de niveau 4 et à la participation d'un médecin (AG).
- Al. 2 : Puisque seul un médecin de niveau 4 peut demander une course de contrôle supervisée par un médecin, celle-ci doit toujours aussi être supervisée par un médecin de niveau 4 (AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). C'est tout à fait réalisable en pratique vu le nombre relativement faible de cas (AR, BE, BL, BS, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS). Le médecin peut déterminer s'il veut accompagner la course de contrôle (NE). La notion de « course de contrôle » devrait être remplacée par une désignation plus adéquate (BE, LU), par exemple « course destinée à déterminer l'aptitude à la conduite » (BE), afin que cette « course de détermination », sur indication médicale, puisse être répétée contrairement à la « course de contrôle » (BE).
- Al. 2 : À supprimer (JU ; OV JU).

#### **Art. 51 :**

- Al. 1, let. a (ann. 4) : Autodéclaration actuelle suffisante (JU ; OV JU).
- Al. 2 : Il faut préciser dans une deuxième phrase que, même si on fait appel à un médecin spécialiste, l'évaluation définitive de l'aptitude à la conduite doit toujours être effectuée par un médecin qui dispose du niveau de reconnaissance requis (ZH).

#### **Art. 56 :**

- Il faut fixer la limite à 65 ans, par analogie avec l'âge ordinaire de la retraite (VD).

**Art. 60 et suivants :**

- L'accompagnement de courses d'apprentissage par des accompagnateurs non professionnels sans mesures d'accompagnement pour en assurer la qualité est incompatible avec les objectifs de l'ordonnance. De nombreux automobilistes actuels ne sont pas (ou plus) à jour en ce qui concerne les règles de la circulation, la conduite respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique, l'utilisation de systèmes d'assistance, etc. Ils ne sont donc pas non plus qualifiés pour former judicieusement de nouveaux conducteurs (QAED).

**Art. 61 :**

- Il faut définir les exigences que doit remplir un accompagnateur (ou renvoyer à l'art. 3 OMCo) (ASEM ; KBAV).

**Art. 62 :**

- Al. 2 : La réglementation concernant les passagers lors des courses d'apprentissage va trop loin en matière d'ensembles de véhicules (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Al. 3 : Supprimer la dernière phrase. Elle ne nous paraît pas pertinente (NE).
- Al. 3 : Les formateurs à la conduite titulaires de l'autorisation de formation C/D manquent dans l'énumération des personnes admises lors de courses d'apprentissage (UTP).

**Art. 63 :**

- De nombreux véhicules n'ont pas la moindre possibilité de placer un L à l'arrière et les écoles de conduite ont apposé le L non pas derrière le véhicule, mais sur le toit. Il devrait être obligatoire que les véhicules soient munis d'une plaque portant un L blanc sur fond bleu bien visible depuis l'arrière (ZFV).
- Maintenir inchangée la disposition actuelle de l'art. 27, al. 2, OCR (BE, ZG, ZH ; ZFV), voire l'élargir pour que tous les véhicules d'examen qui requièrent un accompagnateur doivent être équipés de doubles commandes (BE).
- Ajouter à l'al. 2 la phrase suivante : « La personne accompagnant l'élève devra pouvoir facilement atteindre un système de frein modérable » (NE).
- Les moniteurs de conduite considèrent vraiment comme très dangereuse la proposition de supprimer le deuxième membre de phrase de l'art. 27, al. 2. Il ne saurait être question d'adapter les conditions jusqu'à ce point uniquement parce que les constructeurs de véhicules, depuis peu, ne placent plus le frein à main à un endroit accessible (ZFV).
- Al. 2 : Les personnes qui accompagnent des courses d'apprentissage et d'examen sur des voitures automobiles doivent disposer, comme les moniteurs de conduite, de la visibilité vers l'arrière. Complètement analogue à l'art. 10, al. 4, de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (ASEM ; KBAV, ZFV).
- Al. 3 : Ne peut justement plus être mis en œuvre dans les secteurs urbains pour les courses d'apprentissage. À supprimer (AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Al. 3 : Vu qu'il n'est guère possible de décrire le fait d'être « prêt à passer l'examen » de manière compréhensible, nous souhaitons une règle plus concrète (ASEM ; KBAV, ZFV).

**Art. 64 :**

- Al. 2 : Afin d'éviter tout bachotage, les questions d'examen ne doivent pas être divulguées, et encore moins les réponses. Les questions d'examen doivent être approuvées par l'OFROU (FREC ; am, pal, sl, ll, tl, vb).
- Al. 3 : Il manque une disposition sur la possibilité de passer l'examen théorique avant l'âge (identique à l'art. 13, al. 1<sup>bis</sup>, OAC). À adapter (VD).
- Un candidat doit aussi pouvoir passer sans autorisation un examen théorique dans un autre canton que le canton de domicile (USAM).

**Art. 67 à 71 :**

- Art. 67, al. 1 : L'énumération des catégories pour lesquelles compte l'examen théorique de base mentionne exclusivement la catégorie M. C'est probablement une erreur. Il faudrait mentionner ici tous les examens qui requièrent la théorie de base (BE).
- Les examens théoriques doivent être définis précisément et distingués clairement afin que l'on sache combien il y a d'« examens théoriques » différents (théorie de base M, théorie de base B, théorie complémentaire C1/D1, C, D, OTR 2) (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV).
- Art. 70 : Il faut compléter les exigences pour la théorie complémentaire de la catégorie P dans l'annexe 10, ch. III (KBAV).

**Art. 73 :**

- Al. 2 : Les limitations prévues sont injustifiées, les supprimer (FR).
- Al. 2 : La formulation « motorcycle léger à trois ou quatre roues » est erronée. Il nous semble qu'il y a aussi contradiction avec l'art. 12. À corriger (NE).
- Al. 3 : Reprendre la directive 2006/126/CE. Notre parc de voitures de tourisme est composé de plus de 65 % de voitures avec boîte à vitesses manuelle. Il est donc impératif de continuer d'apprendre à manipuler une pédale d'embrayage et un levier de vitesse. Autre gros problème : avec un permis de la catégorie B, il est possible de conduire des voitures de livraison (poids total : 3500 kg) qui sont rarement équipées d'une boîte à vitesses automatique et pour lesquelles il est nécessaire d'adapter le rapport de vitesse, en particulier en descente (surchauffe des freins) ou lors de dépassements (NE).
- Les véhicules à trois roues (deux devant et une derrière) doivent être exclus spécifiquement des véhicules d'examen ; ou alors il faut prévoir une restriction sur le permis de conduire (comme pour les tricycles) (VD).

**Art. 75 et 76 :**

- Art. 75 et 76, al. 1 : À remplacer par l'art. 12a OAC en vigueur (BE, NE, VD). L'évaluation de l'examen doit être réglée dans le cadre des directives 7 de l'asa (BE). Dans le futur, les systèmes de rapport d'examen électronique seront de plus en plus utilisés et ne généreront qu'un rapport avec les erreurs commises (NE).
- Art. 75 : Dans le cadre des examens pratiques de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire pour motocycles, le parcours avec exercices de conduite devra être notifié sur le procès-verbal (NE).
- Art. 75 : Il faut prévoir une rubrique séparée du procès-verbal pour inscrire les manœuvres, mais non un procès-verbal différent (VD).
- Art. 76, al. 2 : Pour éviter que des candidats se concentrent sur certaines compétences prioritaires plutôt que sur toutes, il faut supprimer la possibilité de compenser des prestations de priorité 2 ou 3 par des prestations de priorité 1 (VD).

**Art. 78 :**

- Al. 2 : La let. a devrait mentionner le délai supplémentaire de trois mois en vigueur à l'heure actuelle (art. 24b, al. 2, OAC) (SO). Quelles sont les conditions d'une prolongation ? L'OFROU va-t-il établir des directives pour éviter une inégalité entre les cantons (VD) ?
- Al. 2 : Il faut supprimer la catégorie A1 à la let. b. La catégorie A1 est une catégorie de motocycles (art. 12 projet OAPC). Il y aurait une contradiction avec l'art. 15a, al. 1, LCR (SO).
- Al. 2, let. b : Le rapport dit que les catégories AM et A1 sont récupérées seulement si elles ont été obtenues avant, mais le texte de loi n'est pas aussi explicite : il laisse penser que ces catégories sont récupérées dès l'inscription. À adapter (VD).

**Art. 79 :**

- Le moment de l'envoi des convocations aux examens de contrôle réalisés par des médecins du trafic, ainsi que des convocations subséquentes, est à déterminer de manière uniforme pour tous les détenteurs de permis (cf. aussi art. 49, al. 4) (FR, JU, NE, VS ; OV JU).

- Sur le plan matériel, les intervalles sont appréciés (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Mais le libellé devrait être formulé de manière plus compréhensible pour les non-professionnels (AG, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Il manque la catégorie C2 à l'al. 1, let. a (BE, NE).
- Al. 2 : La convocation doit être envoyée dans le mois qui suit l'âge limite (et non pas deux mois avant, car il y a un risque que les personnes concernées se rendent au contrôle trop tôt, sans être titulaires du formulaire adéquat). Cet envoi dans le mois qui suit est cohérent avec le délai de trois mois fixé à l'art. 49, al. 3 (VD).
- Si l'al. 2 n'est pas supprimé : le renvoi à l'art. 49, al. 3, est inexact (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Le contrôle relevant de la médecine du trafic n'est désormais obligatoire qu'à partir de 75 ans révolus (ACS).

**Art. 80 :**

- Al. 1 : Certaines données, notamment l'état civil, ne nécessitent pas un changement du permis de conduire et il est donc inutile d'obliger les détenteurs à annoncer ce changement (VD).
- Dans l'intérêt de la sécurité routière, il faudrait créer une base légale explicite pour le retrait à titre préventif du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire aux personnes soumises au contrôle relevant de la médecine du trafic et ne respectant pas l'obligation d'annoncer le changement de domicile (ZH).

**Art. 81 :**

- Il est inutile que les autorités cantonales inscrivent expressément ces droits sur le permis d'élève conducteur. Il suffit que ces droits existent (BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

**Art. 87 :**

- Ici et dans tous les articles concernés : définir le terme « qualification » vu que le projet OAPC fait référence aux compétences (VD).

**Art. 88 :**

- Al. 1, let. c : Le terme « récente » est malheureux et, en pratique, donne lieu à des malentendus. Le mot choisi devrait exprimer le contraire de « insidieuse » (AR, BL, BS, FR, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) / de « progressive » (GL). Le terme « récente » conduit à des confusions (FR). En outre, une course de contrôle n'a de sens dans ce cas que si elle est supervisée par un médecin (AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Supprimer l'al. 1, let. c. S'en tenir au droit actuel (JU ; OV JU).

**Art. 89 :**

- Al. 1, dernière phrase : À supprimer (BE, LU). Si l'expert de la circulation s'aperçoit exceptionnellement pendant la course de contrôle que l'aptitude n'est par exemple pas suffisante avec une voiture à boîte manuelle, mais pourrait être suffisante avec une boîte automatique, la course de contrôle peut être interrompue et poursuivie plus tard (p. ex. avec une voiture automatique) (BE).
- Al. 2, let. a : Après une course de contrôle non réussie, un retrait de sécurité définitif peut être décidé sans retrait à titre préventif, de sorte que la première phrase doit être adaptée en conséquence (cf. formulation dans le droit en vigueur) (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). La nouvelle deuxième phrase, qui décrit uniquement la conséquence obligatoire d'une course de contrôle non réussie, est superflue (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Mais si elle est maintenue, il faut la formuler comme une disposition impérative (AG, AR, BE, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- Al. 2, let. b : L'interdiction de circuler fait plutôt référence à un retrait du permis de circulation du véhicule (VD). « Une interdiction de conduire sera prononcée lorsque la course de contrôle a été effectuée avec un véhicule automobile pour la conduite duquel un permis de conduire n'est pas nécessaire » (VD).
- Al. 3 : L'interdiction de répéter la course de contrôle devrait figurer avant les conséquences de la non-réussite (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 90 :**

- Al. 1 : D'après la jurisprudence actuelle, un retrait à titre préventif du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire doit avoir lieu en cas de doutes sérieux quant à l'aptitude à la conduite ou aux qualifications nécessaires à la conduite (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU). Des mesures moins lourdes sont possibles uniquement lorsque les doutes ne sont pas sérieux (AG, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Al. 2 : Cet alinéa est salué expressément, car il est très utile aux autorités cantonales lorsque les résultats d'examen ne sont pas remis (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 91 :**

- Tout cet article ne parle que des manques quant à l'aptitude à la conduite. Il supprime donc la possibilité de convoquer une personne à une course de contrôle en raison de manques quant aux qualifications nécessaires à la conduite (BE).

**Art. 93 :**

- Le fait que quelqu'un renonce à la catégorie D pour des raisons d'âge entraîne automatiquement que l'usage de toutes les autres catégories lui est interdit (art. 94). Exempter la restitution volontaire de certaines catégories (BE).

**Art. 95 :**

- Al. 1, let. b : Actuellement et sans que cette lettre prévoie de changement, les autorités ADMAS doivent demander des jugements pénaux aux autorités pénales pour cause d'infraction à des prescriptions en matière de circulation routière dans les cas d'espèce, ce qui entraîne une charge administrative démesurée. En vertu de l'art. 104, al. 1, LCR et puisque la jurisprudence du Tribunal fédéral requiert que des mesures d'avertissement soient couvertes par des décisions pénales correspondantes, il faut exiger que les autorités pénales soient tenues d'annoncer spontanément aux autorités ADMAS toutes les décisions pénales pour cause d'infraction à des prescriptions en matière de circulation routière (AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 96 :**

- Accorder la possibilité de prolonger une période probatoire qui, en raison d'un retrait de sécurité de longue durée pour cause de manque d'aptitude à la conduite (sans infraction), n'a pas encore pu être pleinement réalisée (en fonction de l'appréciation, au maximum de la durée du retrait de sécurité) (AG, AR, BE, BL, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 97 :**

- Al. 3 : L'application à la lettre de cette disposition implique dans la plupart des cas l'annulation simultanée des catégories spéciales, ce qui ne saurait être conforme à son esprit. Il faut soit formuler plus concrètement ce qui est précisément exigé, soit reformuler cette disposition dans le sens que la personne concernée offre (automatiquement) toute garantie à moins qu'il y ait des indices concrets qui s'y opposent (BS ; MFK BS).

**Art. 98 :**

- Le délai d'une année est un délai d'attente et non un délai d'interdiction. Il est inefficace de remettre l'avis d'expertise avec l'inscription (surcoût inutile pour les personnes concernées et les autorités). Il n'est pas tenu compte du fait que l'avis d'expertise est traité par l'autorité ADMAS et que l'inscription

l'est par l'autorité d'admission, et que ces deux autorités sont séparées dans certains cantons. Il faut d'abord éliminer l'inaptitude à la conduite avec l'avis d'expertise (ou plusieurs !) (via l'autorité AD-MAS), puis faire parvenir l'inscription visée à l'art. 4 (BS ; MFK BS).

**Art. 101 :**

- Art. 101, 114, 136, etc. : Dans toutes ces dispositions de délégation, les délégataires devraient être désignés uniformément par le terme « tiers » (AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

**Art. 103 :**

- Supprimer l'al. 3 : Le droit international ne prévoit pas que les permis d'élève étrangers permettent d'effectuer des courses d'apprentissage hors des frontières. Cela est impossible à contrôler (VD).

**Art. 105 :**

- Al. 1, let. a : Pour l'obligation d'échanger le permis de conduire étranger, conserver le droit en vigueur (art. 42, al. 3<sup>bis</sup>, let. a, OAC), soit une année après la prise de domicile. La procédure proposée dans le projet, de 185 jours d'abord puis de six mois supplémentaires, ne ressort pas clairement des nouvelles dispositions et est trop compliquée (AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- Al. 2 : Il manque l'indication selon laquelle une course de contrôle ne peut être répétée (BE, LU).
- Course de contrôle pour étrangers : il manque des dispositions pénales, par exemple en cas de tentative de tricherie, etc. (LU).
- Cette disposition doit être adaptée pour qu'il ressorte clairement que l'échange doit avoir lieu après un an et non après six mois (VD).

**Art. 106 :**

- Al. 2 : À notre avis, il résulte de cet alinéa une inégalité de traitement par rapport aux autres nouveaux conducteurs. Modifier : « [...] était valable depuis trois ans au moins au moment [...] » (ZFV).

**Art. 107 :**

- Al. 4, let. b : La jurisprudence actuelle du Tribunal fédéral concernant la remise, en cas de départ de la Suisse, du permis de conduire étranger dont l'usage a été interdit pose de gros problèmes en pratique et aboutit fréquemment à des résultats inappropriés ou peu convaincants. Nous proposons donc un nouvel alinéa supplémentaire (AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU) qui stipule que les permis de conduire étrangers dont l'usage a été interdit pour une durée illimitée peuvent être renvoyés à l'autorité de délivrance (BE, SG).
- Al. 4 : À reformuler. Le dépôt auprès de l'autorité n'a de sens que lorsque le titulaire concerné du permis de conduire étranger est domicilié en Suisse (BS ; MFK BS).
- Ajouter une interdiction de faire usage du permis de conduire étranger si l'échange n'a pas lieu dans le délai, avec une obligation de faire un examen théorique et pratique, pour être plus dissuasif (VD).

**Art. 110 :**

- Il faudrait toujours prescrire la durée nette, c'est-à-dire à l'exclusion des pauses (BL, GR, JU, OW, VD ; OV JU).

**Art. 138 :**

- Al. 3 : Utiliser le terme « andragogique » au lieu de « pédagogique » (groupe cible) (ASEM).

**Art. 141 à 144 :**

- Art. 141 : Adaptations aux suppressions demandées à l'art. 134, al. 2 et 3 (AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Art. 141 : Augmentation des montants des amendes (AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).

- Art. 141 : Le montant des amendes ne doit pas être mentionné dans l'OAPC. Il faut laisser aux autorités pénales compétentes le soin de statuer (JU, OV JU).
- Art. 141, al. 2, let. b : Il n'est plus établi de duplicata de PCC. Le terme doit être adapté (VD).
- Dans les dispositions pénales, il manque des mesures en cas de tricherie ou de tentative de tricherie, par exemple lors des examens théoriques (BE).
- Le nouveau concept de la deuxième phase de formation conforme aux art. 78, 133 et suivants du projet OAPC prévoit un système qui ne devrait plus entraîner ce genre de problèmes à l'avenir. Il reste toutefois à savoir laquelle des dispositions pénales, presque identiques, de l'art. 95 LCR, al. 1, let. c, ou de l'al. 2, est applicable (LU).
- Ces dispositions pénales spécifiques devraient être complétées par une disposition pénale générale complémentaire (p. ex. analogue à l'art. 96 OCR), puisque l'art. 90 LCR, qui se réfère uniquement à la violation des règles de la circulation, n'est pas applicable à la plupart de ces dispositions d'admission (ZG, ZH). Une infraction à l'art. 63, al. 1, OAPC (non-apposition de la plaque L) n'est plus non plus punissable puisque l'OAPC ne contient aucune norme pénale et qu'il est prévu d'abroger l'art. 27, al. 1, OCR (ZG, ZH).

#### **Art. 145 :**

- Al. 3 : Plus aucune inscription n'est possible sur le permis de conduire au format carte de crédit (AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS) et les attestations de formation seront à l'avenir transmises par voie électronique (ZG).

#### **Art. 147 :**

- Quelles règles s'appliquent aux camping-cars lourds de plus de 7,5 t à l'étranger (problème du maintien des droits acquis) (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ?
- Les droits acquis sont-ils maintenus à l'étranger pour l'ancienne catégorie BE jusqu'à 14 t (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ?
- Qu'en est-il de l'AFP (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ?

#### **Disposition transitoire de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, relative à la modification du 27.10.2004 :**

- Vu que ces situations transitoires peuvent continuer de se présenter, il faut reprendre dans le projet OAPC l'art. 151f, al. 1, OAC en vigueur (ZH).

#### **Dispositions transitoires du projet OAPC relatives à la modification du 19 décembre 2018 :**

- Il manque une disposition transitoire relative aux examens théoriques qui auraient été passés avant l'entrée en vigueur (VD).

#### **Annexe 1 :**

##### Ch. 1 (Données personnelles) :

- « Nom(s) précédent(s) éventuel(s) » : Cette ligne n'a pas de sens et n'est aujourd'hui déjà plus utilisée dans de nombreux cantons (ZH).
- « Noms des parents » : Sont-ils vraiment nécessaires ? Sinon à supprimer (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).
- « Photo passeport récente » : Compléter en indiquant qu'il doit s'agir d'une photo passeport en couleur (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

##### Ch. 3 (Pratique de la conduite) :

- Inutile, à supprimer (AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

##### Ch. 5 (Maladies, handicaps et consommation de substances) :

- Ch. 5 : Cf. remarques sur l'art. 47, al. 3 (AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

- Ch. 5.55 : La formule de signature doit indiquer clairement que c'est l'ophtalmologue ou l'opticien qui doit signer, et non la personne qui s'inscrit (AG, AR, BE, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

#### Documents annexés :

- Un « anerkannter Kurs über lebensrettende Sofortmassnahmen » (en français : « cours de premiers secours reconnu ») pourrait aussi être un cours BLS-AED. Mais ce dernier est plus court et contient parfois d'autres thèmes que le « Nothilfekurs » (« cours de premiers secours »). Nous demandons donc de désigner plus clairement la notion sous ce point et de la remplacer par « Nothilfekurs » (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS).

#### **Annexe 2 :**

- S'il est répondu favorablement à notre requête concernant le maintien de l'ordre actuel pour le cours de théorie de la circulation, ce formulaire est supprimé (AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS, OV JU).

#### **Annexe 3 :**

- Point 8, 2<sup>e</sup> groupe, paragraphe 2 : Il manque la catégorie C2 (VD).
- Acuité visuelle pour les conducteurs des véhicules pour lesquels un permis de conduire n'est pas requis : pourquoi uniquement pour un œil ? L'ajouter pour le deuxième œil (VD).

#### **Annexe 4 :**

- Ajouter la variante à 75 ans (VD).

#### **Annexe 5 et titre de l'annexe 6 :**

- Proposition de texte remise (VD).

#### **Annexe 7 :**

- Variantes (BE, GL, LU) :

Supprimer le ch. 1.1 (n'a été inséré qu'à cause d'une zone grise), mentionner comme autre exemple sous ch. 1.2 « réduction de l'acuité visuelle ou du champ visuel ».

Supprimer le ch. 1.1 et les exemples du ch. 1.2, et les insérer dans l'annexe 5 ou 6.

- Point 1 : À supprimer (JU ; OV JU).
- Remplacer le titre « Résultat de l'examen médical » par « Rapport d'examen médical » (VD).
- Point 2.2 : Ajouter des lettres pour les deux coches possibles et ajouter une troisième coche « peut conduire en attendant une clarification » (VD).
- Point 3.2 : Ajouter médecin de niveau 2 (VD).
- Faudrait-il également donner des explications sur le contrôle médical régulier (VD) ?

#### **Annexe 9 :**

- Ch. 1 : Si l'assurance qualité des cours de premiers secours était confiée aux cantons, il faudrait veiller à ce que l'Interassociation de sauvetage (IAS) reprenne effectivement cette tâche (AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SZ, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ch. 1.22 : Remplacer « respiration artificielle pour les blessés qui ne respirent plus » et « rudiments des massages cardiaques » par « réanimation cardio-pulmonaire ». Remplacer « méthode pour arrêter les hémorragies graves » par « mesures en cas d'hémorragies graves » (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS).
- Ch. 1.43 : Définir des périodes de deux ans (uniformes pour tous les enseignants de premiers secours de tous les niveaux de formation continue selon IAS) (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS). Il faut également définir le nombre nécessaire d'heures de formation continue didactique et médicale. Il faudrait laisser à l'organisation prestataire le soin de définir comment fournir et organiser ces heures pendant la période de deux ans (ASS).

- Ch. 1.52 : Trop rigide. Nous plaillons pour une indication approximative (Emergency, FAid, FCTSA, IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ASS, CSS).
- Les personnes handicapées qui assistent au cours de premiers secours, mais sans pouvoir en suivre tous les éléments en pratique à cause de leur handicap, devraient aussi recevoir un certificat valable (ASS).
- Ch. 2.41 : Il doit être permis d'organiser au maximum deux modules par jour civil (exigence de qualité, persistance des acquis) (ASEM). Les différents modules ne dépendent pas forcément les uns des autres. La première soirée de cours doit être suivie en premier. Les autres cours peuvent être suivis dans n'importe quel ordre (KBAV).
- Ch. 4.11 : L'équipement de sécurité adapté et de qualité doit être spécifique aux motocycles, comme l'exige le ch. 4.50 (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP). À supprimer (JU ; OV JU).
- Ch. 4.3 : Pour un contrôle efficace des prestataires par les autorités cantonales, il est nécessaire que ceux-ci annoncent de bonne heure la date de début des cours aux autorités. À mentionner expressément (SG).
- Ch. 4.46 : Ne pas prescrire de minimum (ASEM ; KBAV). Un nombre minimum discrimine les prestataires (moniteurs de conduite) qui ne peuvent s'adresser à un grand nombre de participants, par exemple en raison de leur activité régionale (KBAV). Compléter par « en règle générale ». Dans certains cas, il est tout à fait judicieux du point de vue pédagogique et didactique d'organiser un module avec un seul élève (ZFV).
- Ch. 5.2 : Il faudrait compléter ici par « efficace sur le plan énergétique » et « respectueuse de l'environnement » (QAED).
- Ch. 5.443 : Supprimer la dernière phrase (SPAA).
- Ch. 8.112 : À supprimer (AG, BS, FR, GR, NW, SH, SZ, UR, ZG ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Ch. 8.1122 : L'exigence de la phrase introductive n'a guère sa place dans ce genre d'ordonnance. L'utilisation de la propriété d'autrui est suffisamment réglementée ailleurs (CO). Dans toutes les régions, le cours de conduite a lieu principalement sur des routes et des places publiques. Pour l'organisateur de cours, il est impossible de toujours déterminer sur quel territoire il se trouve (SPAA).
- Ch. 8.321 : La reconnaissance provisoire est bureaucratique et n'apporte ni plus-value ni amélioration de la qualité. À supprimer (AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH ; asa, CCDJP, MFK BS).
- Remplacer « pédagogique » par « andragogique » puisque qu'il s'agit de formation d'adultes (TCS, ASEM).

#### **Annexe 10 :**

- Ch. III : Ajouter les catégories P et P1. Quels examens complémentaires sont nécessaires (VD) ?

#### **Annexe 11 :**

- Ch. I.2.9 : Compléter par « spécifiques aux motocycles » (UR).
- Ch. IV : Compléter par la puissance maximale et le rapport poids/puissance maximal (cf. art. 12) afin d'éviter les discussions désagréables avec les clients (BE).
- Ch. IV : Les véhicules d'examen de la catégorie B doivent être équipés de doubles commandes (ASEM).
- Ch. IV : Catégorie AM : motocycle à une voie (ZFV).
- Ch. VI.2 : Contrôler huit manœuvres n'est pas adapté à la pratique. Il faut contrôler au moins quatre manœuvres lors des examens de motocycle (BE).
- Ch. VI.1.d : L'ensemble de l'examen devrait durer 60 minutes. Il faut donc jouer le rôle de passager pendant au moins 45 minutes par candidat (ZFV).

- Ch. VI.1.e : Nouveau : Freinage d'urgence (vitesse minimale de 50 km/h). Les freinages d'urgence sont intégrés dans la formation professionnelle dès la formation de base. L'examen teste les manœuvres de freinage les plus diverses (ZfV).
- Ch. VII : L'examen ne devrait être évalué que comme suffisant ou insuffisant (BE, VD). L'expert se charge de faire les commentaires adéquats (VD).
- Nous saluons l'autorisation de conduire à l'avenir avec tous les types de boîte, peu importe que l'examen de conduite ait été passé sur une voiture automatique ou manuelle. Si contre toute attente le Conseil fédéral renonce à cette mesure de libéralisation, nous proposons à titre de compromis le « permis de conduire pour véhicules électriques ». Ce point est développé dans notre avis (pvl).
- Si l'examen est passé et réussi avec une boîte automatique, seule la conduite de véhicules à boîte automatique doit être autorisée (JDC, JDCVr ; TCS).

### **Annexe 13 :**

- Pourquoi leur formation devrait-elle qualifier les experts de la circulation à « former » les élèves conducteurs selon le nouveau droit (ASMC ; ASMC TI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV, SF, UFV) ?

## **2 Remarques générales**

### 2.1 Accord de principe

- Nous soutenons les objectifs et les grandes lignes du projet. Cela dit, il faut se demander durant combien de temps l'admission des personnes à la circulation routière restera importante. Les véhicules autonomes se répandent de plus en plus. Il faut observer attentivement les développements correspondants et au besoin adapter les bases légales afin de ne pas entraver ces développements (pvl).
- Nous avons reconnu la nécessité d'une réforme depuis longtemps et demandons des changements urgents dans la formation en deux phases (JDC, JDCVr).
- Nous saluons les adaptations des catégories de permis de conduire à la directive de l'UE relative au permis de conduire. Nous considérons en principe comme positifs les efforts d'optimisation de la formation de base des conducteurs (SZ).
- D'une manière générale, nous soutenons les modifications proposées (VS).

### 2.2 Désaccord de principe

- Nous ne parvenons pas à comprendre l'évaluation optimiste du projet qu'énonce la lettre d'accompagnement, ni du point de vue des personnes concernées, ni de celui des autorités d'admission. Dans ce sens, il n'est pas possible d'approuver la révision proposée (BE).
- Nous refusons la mise en place de cette nouvelle ordonnance en l'état et demandons qu'une audition préalable soit faite auprès des parties concernées pour avancer dans cet important dossier (cp).
- Le projet doit être revu entièrement. La formation des conducteurs doit être améliorée et prise au sérieux par les instances fédérales (FREC).

### 2.3 Coûts

- L'obtention d'un permis de conduire ne doit pas devenir encore plus chère qu'elle ne l'est déjà. Nous considérons que les coûts sont déjà trop élevés à l'heure actuelle (PDC).
- Les règles pour l'obtention du permis de conduire, dont le prix est devenu inabordable, doivent être améliorées et corrigées (JDC, JDCVr).
- Ces modifications légales entraîneront des charges supplémentaires au niveau de la formation des experts de la circulation (FR).
- Si l'OFROU soutient notre proposition de nouveau concept de formation et s'il est possible de relever le nombre maximal de participants aux cours (14 participants au max. pour le cours 1, 16 au max. pour le cours 2), les prestataires de la formation continue sont prêts à étudier une diminution des coûts de l'ordre de 10 à 15 % (IGWAB-CH).

- Les automobilistes suisses dépensent environ 46 milliards de francs par an pour l'achat et le leasing des véhicules, les carburants, les pièces de rechange, l'entretien, les réparations, les taxes de stationnement et les amendes (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, 2PA). Les cours de formation continue coûtent 60 millions à l'échelle suisse, donc 1,2 ‰ (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, VerTug, 2PA) !
- Lors de l'introduction de la formation en deux phases, il avait été indiqué que les deux cours de formation continue coûteraient à peu près autant qu'auparavant (env. huit à dix leçons de conduite). Pour nous, il n'est donc pas compréhensible que les coûts actuels des cours soient considérés comme trop élevés (KBAV).

#### 2.4 Sécurité routière

- Le concept proposé est peut-être convaincant en ce qui concerne la formation des conducteurs. Au regard de la réalisation des examens de conduite, le changement de pratique ne peut cependant produire aucun effet démontrable sur la sécurité routière (AG).
- La réforme augmente l'insécurité sur les routes (ACS VD).
- La conduite des motocycles et des scooters est devenue de plus en plus sûre au cours des dernières années. La technique nettement améliorée des motocycles, telle que l'ABS, y est pour beaucoup. Un durcissement des prescriptions, déjà très restrictives, n'est donc pas opportun. C'est plutôt une libéralisation qui se justifie (FMS, motosuisse ; SC TI).
- L'optimisation de la formation, telle que voulue par l'OFROU, est rétrograde en termes de sécurité routière. L'OFROU minimise complètement la formation à la conduite et prévoit de prescrire des formations obligatoires, dispensées par des professionnels, uniquement pour l'obtention de compétences impossibles ou difficiles à tester lors de l'examen de conduite. La formation obligatoire amputée de sept heures aura malheureusement des conséquences sur la mortalité dans le groupe d'âge des 18 à 24 ans alors que la statistique actuelle démontre clairement les effets bénéfiques des mesures en vigueur depuis 2005 (FREC).
- L'OFROU routes propose une solution minimaliste pour maintenir ou améliorer la sécurité routière atteinte à ce jour (FZ).
- Depuis quelque temps, l'OFROU essaie systématiquement de vanter l'excellente sécurité routière de la Suisse, mais ne mentionne jamais la contribution des deux cours obligatoires de formation continue (Évaluation du programme Via sicura, rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017) (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, 2PA).
- La Suisse s'est vu décerner le Prix européen de la sécurité routière en juin 2017, expressément pour la réduction marquée des victimes de la circulation entre 2006 et 2016 – donc précisément à l'époque de la formation en deux phases (IGWAB-CH ; BEOBAB, Drive Z, ERFA, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, 2PA) !
- Des influences politiques ou des compromis fondés sur d'autres motivations ne doivent pas compromettre la sécurité routière. C'est dans ce sens que le projet OAPC doit être remanié sur de nombreux points. Nous sommes toujours prêts à collaborer à son amélioration (ASMC).
- Après les avoir examinées, nous estimons que vos propositions se concentrent non pas sur la sécurité routière, mais sur la réduction des coûts (VerTug).
- La Suisse obtient les meilleures notes en sécurité routière (p. ex. récemment le Prix européen de la sécurité routière). Mais il faudrait maintenant bouleverser et pratiquement réinventer le bon système de formation initiale et continue qui y est pratiqué (ZFV).

#### 2.5 Base légale (FREC)

- L'art. 15a, al. 2<sup>bis</sup>, LCR ne permet ni de supprimer une journée de formation, ni de transférer à la première phase les cours complémentaires de sensibilisation à l'environnement sans modification de la LCR (travaux parlementaires et référendaires).

### 3 Propositions ou remarques sur différents thèmes

#### 2.1 Transport professionnel de personnes au moyen de véhicules des catégories B, C, B1, C1 ou F (JDC ; KF ; Uber)

- Nous souhaitons la suppression de l'examen pratique additionnel pour l'obtention du code 121. Motivation : à l'avenir, l'offre en solutions de covoiturage occupera une place toujours plus importante dans le marché de la mobilité ; il n'est donc pas indiqué de maintenir, dans ce domaine, les critères actuels élevés d'admission (barrière inutile) (JDC).
- Il ne faut plus opérer de distinction entre transports de personnes professionnels et non professionnels, ce qui implique de renoncer aux catégories P et P1 (KF ; Uber)<sup>7</sup>.

#### 3.2 Échange des permis de conduire bleus sur papier (UDC ; USP)

- Dès maintenant, il ne faut délivrer plus que les nouveaux permis de conduire au format carte de crédit et saisir et convertir les anciens permis lors d'éventuelles mutations, etc. Motif : les cantons doivent s'épargner les charges de l'échange systématique des anciens permis de conduire papier dans les trois ans (UDC).
- Il ne doit pas être obligatoire d'échanger les permis bleus sur papier contre des permis au format carte de crédit. Motifs : ce transfert est justement très inconfortable pour les personnes âgées des régions rurales ; il n'y a aucune raison de mettre un terme à la validité des permis papier (USP).

#### 3.3 Droit de l'UE (AG, BE)

- Nous demandons que les propositions sur l'obtention d'un permis de conduire soient remaniées compte tenu de la directive 2006/126/CE. Motif : il ne faut imposer des exigences allant au-delà du droit européen aux candidats suisses à un permis de conduire que lorsque des particularités suisses les rendent indispensables (AG).
- Nous demandons que les propositions concernant l'assurance qualité et les exigences imposées aux experts de la circulation soient remaniées. Motif : nous tenons dans ce domaine à ce que le droit de l'UE soit repris exclusivement dans la mesure où cette reprise est absolument et impérativement nécessaire (AG).
- La directive 2006/126/CE devrait être reprise en tous points et le plus exactement possible. La présente consultation prévoit des conditions beaucoup plus sévères sur de nombreux points (BE).

#### 3.4 Échanges de données et de formulaires (BE)

- Nous estimons qu'une révision générale des prescriptions sur les échanges de données et de formulaires est impérativement nécessaire. Motif : possibilités de cyberadministration en perspective (e-ID, etc.).

#### 3.5 Dispositions d'admission pour les catégories de motocycles (BE)

- Il faut soumettre encore une fois les propositions à une appréciation globale. Motifs : Celles-ci ne tiennent pas suffisamment compte de la politique de sécurité routière postulée avec Via sicura. Le nombre d'accidents de motocycle et leurs conséquences causent régulièrement du souci. Il faut donc accorder une attention particulière aux dispositions d'admission pour les catégories de motocycles du point de vue de la sécurité routière. Les questions prioritaires ne sont pas celles de la manière formelle ou pratique de faire passer les examens (jouer le rôle de passager, etc.), mais celles de la maturité (âge, pratique de la conduite) et de la qualité de la formation (contenu et approfondissement de la formation pratique de base).

#### 3.6 Deuxième procédure de consultation (BE)

- Si on s'en tient au projet à ce niveau de complexité, nous espérons que celui-ci sera encore une fois soumis pour avis aux cantons responsables de l'exécution avant son adoption définitive. Motif : en raison de son étendue, de la complexité considérable des règles et de la multitude des modifications de pratique et des nouveautés proposées, qui comportent aussi de nombreuses problématiques juri-

---

<sup>7</sup> Les motifs ne sont pas examinés plus en détail ici, parce que ce thème ne faisait pas l'objet de cette consultation. Cette question sera traitée dans le cadre de la prochaine révision de la loi sur la circulation routière.

diques et pratiques, le projet ne permet pas de procéder à une évaluation complète des conséquences sur les catégories de la population concernées et de l'exécution.

### 3.7 Aide à la mise en œuvre (SZ)

- Nous proposons donc que soit mis à la disposition des cantons un tableau synoptique qui compare les articles de l'OAC actuellement en vigueur avec les nouveaux articles de l'OAPC. Motif : cette aide faciliterait considérablement la mise en œuvre dans les cantons.

### 3.8 Véhicules du service du feu dont le poids total n'excède pas 5 t (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, ASSPP)

- Nous proposons d'inclure une règle qui autorise le personnel des services du feu et éventuellement des services de secours à conduire avec un permis de conduire de la catégorie B des véhicules dont le poids total n'excède pas 5 t (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, swissfire, ASSPP) / de 7,5 t (OSFIK). Motifs :
  - Les véhicules pourraient être équipés dans les limites des indications des constructeurs jusqu'à un poids total de 5 t. Ils pourraient ainsi être utilisés de manière plus efficace, plus économique et plus écologique (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, ASSPP).
  - On pourrait renoncer au moins en partie à des solutions sur remorque, ce qui améliorerait la sécurité (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, ASSPP).
  - Renforcement de la concurrence et de l'ouverture du marché grâce à la possibilité de choisir : il n'y a qu'un nombre limité de fournisseurs quand il s'agit d'acquérir des véhicules du service du feu dont le poids total n'excède pas 3,5 t. Avec ce changement, une variété plus grande de véhicules entrerait en ligne de compte (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, swissfire).
  - Les services du feu sont parfois devenus très « créatifs », en faisant immatriculer et contrôler des véhicules dont le poids total n'excède certes pas 3,5 t, mais ensuite en les équipant et en les chargeant davantage – dans les limites du poids total autorisé par le constructeur. Ces mesures à la limite de la légalité ne seraient ainsi plus nécessaires (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire).
  - Renforcement du système de milice : le fait que le personnel des services du feu ait le droit de conduire des véhicules dont le poids total n'excède pas 5 t avec un permis de conduire de catégorie B soulagerait énormément les services du feu et contribuerait au maintien du système de milice et ainsi au maintien du standard de sécurité élevé propre à notre pays (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, ASSPP) ; exploiter un service du feu professionnel coûte en tout cas plus cher qu'un service du feu de milice (ASSPP).
  - Avec cette mesure, nous nous ajusterions aux länder allemands voisins, où certains gouvernements peuvent délivrer des autorisations de conduire spéciales pour des véhicules d'intervention dont le poids total n'excède pas 7,5 t au personnel des services du feu bénévoles, des services de secours, de l'organisation des secours techniques et de la protection contre les catastrophes (OSFIK).

### 3.9 Catégories D et D1 : âge minimum (ASTAG)

- Les conditions cadres légales d'une éventuelle nouvelle formation professionnelle initiale de « conducteur professionnel du transport de personnes » doivent être fixées de bonne heure dans l'OAPC (points clés dans l'avis). Motifs : Il faut rendre le profil professionnel du chauffeur de bus (D1, D) plus séduisant, par exemple grâce à une nouvelle formation professionnelle de « chauffeur de bus » et/ou à une formation complémentaire (d'un an) aux apprentissages existants (p. ex. de conducteur/trice de véhicules lourds). L'abaissement de l'âge minimum y contribuerait puisque les jeunes conducteurs intéressés pourraient ainsi apprendre le profil professionnel « chauffeur de bus » à fond et passer de la formation à la vie professionnelle sans interruption, et ne seraient pas « perdus » (comme c'est souvent le cas avec l'âge minimum actuel de 21 ans). Vu le nombre de véhicules, le besoin de relève est démontré. La branche souffre d'un manque de personnel, qui s'accroîtra encore à l'avenir. De nombreux chauffeurs sont au seuil de la retraite. La relève fait défaut.

### 3.10 Véhicules automobiles agricoles (SPAA)

- Si le but visé est que les catégories de permis de conduire AM, A1, A2 et A ne donnent le droit de conduire aucun véhicule automobile agricole, il ne faut pas non plus délivrer la catégorie F.

### 3.11 Deuxième phase de formation (IGWAB-CH)

#### 3.11.1 Concept de formation pour deux journées de formation complémentaire

- La proposition d'un nouveau concept de formation est jointe à notre réponse. Nous sommes à disposition pour un entretien.

#### 3.11.2 Évaluation scientifique

- Si l'OFROU veut supprimer le deuxième cours de formation complémentaire, nous exigeons au préalable une évaluation scientifique actuelle de l'utilité de la formation en deux phases. Motif : l'évolution du nombre d'accidents depuis 2005 et l'étude du Pr Hackenfort de la ZHAW laissent supposer que l'utilité des deux cours de formation complémentaire existe bel et bien.

### 3.12 Personnes handicapées (IH)

- Il faut se demander fondamentalement de quelle manière il faut concrétiser le droit à l'égalité pour les personnes handicapées, ancré dans le droit international, la Constitution et la loi sur l'égalité pour les handicapés, afin de garantir sa mise en œuvre dans le projet OAPC.

### 3.13 Permis d'élève conducteur (catégorie B) (CCDJP)

- Nous espérons que l'on examinera si l'objectif d'améliorer la sécurité routière est effectivement atteint avec la délivrance dès 17 ans du permis d'élève conducteur de la catégorie B. Motifs : les considérations qui incitent à modifier la pratique de délivrance du permis d'élève conducteur sont compréhensibles pour nous, mais les aspects critiques de cette mesure ne doivent pas être négligés.

### 3.14 Exécution (CCDJP)

- Nous constatons que la révision des prescriptions relatives au permis de conduire est très vaste et très étendue. Elle a d'énormes conséquences sur les cantons, en particulier sur les services cantonaux des automobiles et la police. Pour la mise en œuvre, il faut qu'il y ait suffisamment de temps à disposition avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance révisée.

### 3.15 Cyclomoteurs (âge minimum) (motosuisse)

- L'âge minimum doit être fixé à 13 ans. Motif : l'usage de ces véhicules par les jeunes de 13 ans n'engendre pas de risque particulier d'accident, en tout cas aucun risque plus important que l'usage d'un vélo en descente, où il est possible d'atteindre des vitesses nettement supérieures à 30 km/h.

### 3.16 Tricycles à moteur (motosuisse)

- Pour l'âge minimum et l'accès direct, nous renvoyons à nos propositions sur les catégories A1 et A. En ce qui concerne les tricycles à moteur, il ressort clairement que l'accès direct à la catégorie A doit être possible dès 24 ans, sinon un conducteur est contraint de conduire auparavant un motorcycle de la catégorie A2, même s'il ne veut conduire qu'un « gros » tricycle. Dans ce cas également, il se révèle que l'accès à la catégorie A2 ou A doit être possible au terme d'une étape de deux ans.

### 3.17 Quadricycles légers à moteur (motosuisse)

- Les véhicules tout-terrain, par exemple quads, dont la vitesse est limitée à 45 km/h peuvent être conduits dès 14 ans sans autre exigence que pour les motorcycles légers.

### 3.18 Motocycles (nombre d'examens pratiques de conduite) (motosuisse)

- Pour l'accès par étapes, on ne devrait pas exiger plus de deux examens pratiques des motocyclistes qui veulent conduire des véhicules de toutes les catégories : un examen pratique pour obtenir le permis de conduire de la catégorie AM à 14 ans, qui donne également le droit de conduire la catégorie A1 dès 16 ans, et un deuxième examen pratique pour obtenir le permis de conduire de la catégorie A2, qui autorise aussi à conduire de « grosses » motos au bout de deux ans. Motifs : plus de deux examens pratiques représenteraient un obstacle financier inacceptable ; vu que tout obstacle financier supplémentaire réduit l'attrait du motocyclisme, la branche redoute un recul considérable du chiffre d'affaires.

### 3.19 Droit transitoire (ft)

- Il faut reprendre dans les dispositions transitoires une disposition analogue à l'art. 24, al. 5, OAC actuel. Motifs : jusqu'à présent, tous les jeunes titulaires d'un permis d'élève conducteur ou de conduire de la catégorie A pouvaient compter, lors de l'achat du motorcycle et concernant les coûts liés à

la formation, sur le fait qu'ils recevraient le permis de conduire illimité pour motocycles au bout de deux ans après avoir réussi l'examen ; ces personnes sont maintenant astreintes à un examen supplémentaire, ce qui n'est pas acceptable dans un État de droit.

### 3.20 Permis de conduire étrangers (USP)

- Les personnes titulaires de permis de conduire valables délivrés par des États de l'UE ou de l'AELE ne doivent pas être obligées d'obtenir un permis de conduire suisse, même si elles sont domiciliées en Suisse. En pratique, un permis de conduire suisse est souvent difficile à obtenir pour la main-d'œuvre étrangère agricole et celle-ci tombe ensuite inutilement dans l'illégalité avec son permis de conduire. Si les permis de conduire des États de l'UE ou de l'AELE sont valables en Suisse pour les catégories P, P1, C1, C, D1 ou D, ils devraient aussi l'être pour les autres catégories et pour les étrangers domiciliés en Suisse.

### 3.21 Moniteurs de conduite vs accompagnateurs non professionnels (FREC, ASMC)

- Nous contestons le fait que des professionnels astreints à des cours de formation continue doivent suivre une formation spécifique pour pouvoir poursuivre leurs activités professionnelles, alors que tout un chacun est autorisé sans formation à accompagner un élève conducteur (FREC).
- La formation des élèves conducteurs doit être réservée aux moniteurs de conduite. Motifs : La phase d'apprentissage d'une année prolonge la période d'accompagnement non professionnel, ce qui lui donne plus de poids et limite la compétence des moniteurs de conduite. Or ces derniers sont spécialement formés pour instruire et encadrer les conducteurs débutants. En outre, ils sont toujours à jour en termes techniques et pédagogiques puisqu'ils sont tenus de suivre une formation continue. Les non-professionnels accompagnent les débutants en se fondant sur des connaissances en partie obsolètes ou déficientes et ne peuvent garantir un enseignement approfondi et complet (ASMC).

## 4. **Autres remarques sur le cours de premiers secours (cf. ch. 4.3.4.1)**

- Le cours de premiers secours doit rester obligatoire pour obtenir un permis de conduire (JDC, JDCVr, UDC ; VS ; AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, VRS-ASA, ASSPP).
- Nous sommes expressément favorables au maintien de l'obligation de suivre le cours de premiers secours, surtout du point de vue des services d'urgence (BE).
- Nous estimons que les exigences imposées aux organisateurs de cours sont trop élevées. Ces exigences et le contenu des cours devraient être vérifiés avec l'Alliance des samaritains et éventuellement d'autres organisations faïtières (SZ).
- Puisque les titulaires d'un permis de conduire sont très nombreux, l'obligation de suivre ce cours a pour effet que les connaissances correspondantes sont largement disponibles au quotidien (BE ; AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, Prominis, CSS, swissfire). Nos chiffres montrent que seul un petit nombre de personnes suivent volontairement un cours de premiers secours, malgré son importance reconnue (CSS).
- Les cours de premiers secours sont un moyen précieux de former et de sensibiliser les nouveaux conducteurs aux questions de la sécurisation du lieu d'un accident, de l'alerte et de l'assistance aux blessés. Les premières minutes avant que les services de secours arrivent peuvent justement revêtir une importance décisive dans des situations de danger vital. Nous ne voyons actuellement aucune alternative judicieuse, raison pour laquelle nous nous prononçons en faveur du maintien de la structure éprouvée (CCDJP).
- Les secouristes sont le maillon le plus important de la chaîne de sauvetage jusqu'à l'arrivée des professionnels (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, Prominis, CSS, swissfire, VRS-ASA, ASSPP).
- Il faut réfuter en bonne et due forme l'argument de l'asa selon lequel les premiers soins professionnels seraient aujourd'hui beaucoup plus rapidement sur le lieu de l'accident que lors de l'introduction du cours obligatoire et donc selon lequel il y aurait davantage de risques qu'une intervention non professionnelle bien intentionnée soit plus nuisible qu'utile, malgré le cours de premiers secours (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, VRS-ASA, ASSPP) :
- Le sens et le but du cours de premiers secours sont que quelqu'un puisse aider une personne blessée le plus rapidement possible jusqu'à l'arrivée des soins médicaux d'urgence et prodiguer

les premiers secours. Il est prouvé que le fait de prendre ces mesures quelques minutes plus tôt ou plus tard joue un rôle décisif pour la survie de la personne blessée.

- Nous ne connaissons aucun cas où une personne ayant prodigué les premiers secours aurait provoqué une détérioration de l'état de santé de la personne blessée. Dans le pire des cas, les mesures sont restées sans effet.
- S'agissant des lacunes constatées en matière de contrôle qualité, nous soutenons toutes les mesures qui apportent une amélioration importante (AGV, Feuer BL-BS, CSSP, OSFIK, swissfire, VRS-ASA, ASSPP).