

II. Ordonnance réglant l'admission des conducteurs professionnels au transport de personnes et de marchandises par route

(Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, OACP)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 15, al. 4 et 5, 22, al. 1, 25, al. 2, let. b, c et d, 103 et 106 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière¹,

arrête :

Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle l'admission des conducteurs professionnels au transport de personnes et de marchandises par route, leur formation de base et leur formation continue ainsi que les exigences que doivent remplir les centres de formation.

Commentaires :

Selon le droit en vigueur, le permis de conduire des catégories C, CE, D, DE ou des sous-catégories, C1, C1E, D1, D1E suffit pour effectuer des transports professionnels avec les véhicules automobiles correspondants. Pour le transport international de marchandises, les conducteurs de camions doivent en outre être âgés de 21 ans au minimum ou – s'ils sont plus jeunes – avoir suivi avec succès la formation minimale décrite à l'annexe 10, ch. 1, OAC ou obtenu le certificat fédéral de capacité au terme de l'apprentissage de conducteur de camions. Tout candidat au permis de conduire de la catégorie D qui n'a pas la pratique de conduite décrite à l'art. 8, al. 1, OAC doit également suivre une formation minimale (décrite à l'annexe 10, ch. 2, OAC). Ces prescriptions correspondent à la directive 76/914 CEE², qui fait partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres.

Avec la nouvelle directive 2003/59/CE³, l'Union européenne remplace la directive 76/914/CEE et introduit pour le transport professionnel de personnes et de marchandises une formation de base harmonisée et renforcée ainsi qu'une formation continue obligatoire. Comme la Suisse a repris la directive 76/914/CEE dans le cadre des accords bilatéraux Suisse-UE⁴, nous proposons d'en faire de même avec la directive 2003/59/CE.

Il y a de bonnes raisons d'instaurer une formation de base et une formation continue obligatoire pour les conducteurs professionnels : elles améliorent d'une part la qualité des métiers de « conducteur de camions » et de « conducteur d'autobus » et, en revalorisant leur image, rendent ces professions plus attrayantes pour les jeunes gens ; elles fournissent d'autre part une contribution importante à la sécurité routière, puisqu'au cours de la formation de base et de la formation continue les conducteurs en étudient intensément les différents aspects. Il existe en outre des besoins de formation et de formation continue tant de la part des employeurs que des employés, si bien que l'on propose déjà aujourd'hui spontanément les cours les plus divers. Enfin, il est également important que la Suisse n'exige pas une moins bonne formation pour les conducteurs professionnels que les Etats de l'UE.

¹ RS 741.01

² Directive 76/914/CEE du Conseil, du 16 décembre 1976, concernant le niveau minimal de la formation de certains conducteurs de véhicules de transport par route

³ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (http://europa.eu.int/eur-lex/pri/fr/oj/dat/2003/l_226/l_22620030910fr00040017.pdf).

⁴ RS 0.740.72, annexe 1, section 2

Art. 2 Exigence du certificat d'aptitude professionnelle

¹ La personne qui veut effectuer des transports de marchandises avec des véhicules automobiles lourds adéquats doit être titulaire du certificat d'aptitude professionnelle pour le transport de marchandises (CAPTM).

² La personne qui veut effectuer des transports de personnes avec des véhicules automobiles adéquats comptant plus de huit places assises en plus du siège du conducteur doit être titulaire du certificat d'aptitude professionnel pour le transport de personnes (CAPTP).

³ Un certificat d'aptitude professionnelle n'est pas exigé des conducteurs de véhicules :

- a. dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 45 km/h ;
- b. affectés aux services de l'armée, de la police, des pompiers, de la protection de la population et de la protection civile, ou utilisés sur mandat desdits services ;
- c. subissant des tests sur route ou des transferts à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et qui sont neufs ou transformés et ne sont pas encore mis en circulation ;
- d. utilisés dans des situations d'urgence ou pour des missions de sauvetage ;
- e. utilisés lors des cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou du CAP prévu par la présente ordonnance ;
- f. utilisés pour des transports non commerciaux de personnes ou de marchandises dans des buts purement privés ;
- g. transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule absorbe au maximum la moitié du temps de travail en moyenne hebdomadaire ;
- h. affectés uniquement au trafic interne d'une entreprise et ne pouvant emprunter la voie publique qu'avec une autorisation officielle (art. 33 OAV⁵ et art. 72, al. 1, let. e, OAC⁶).

⁴ L'obligation d'être titulaire d'un certificat suisse d'aptitude professionnelle s'applique aux personnes domiciliées en Suisse et aux personnes domiciliées à l'étranger employées ou engagées par une entreprise établie en Suisse.

Commentaires :

Cette ordonnance s'applique aux personnes qui effectuent des transports avec des véhicules des catégories ou sous-catégories C, CE, C1 et C1E ou D, DE, D1 et D1E dans le cadre d'une activité professionnelle. D'après les premiers calculs, env. 300 à 350 nouveaux conducteurs par an devront obtenir le CAPTP dès 2008 et env. 2500 à 3000 nouveaux conducteurs par an le CAPTM dès 2009.

Les conducteurs des véhicules cités à l'al. 3 sont exemptés de l'ordonnance parce que l'impact des transports cités sur la sécurité routière est considéré comme moindre, que le contenu de la formation de base et de la formation continue n'est pas pertinent pour ces transports ou que les exigences de la formation de base ou continue paraissent disproportionnées dans ces cas. Pour les conducteurs des véhicules cités, l'obtention du permis de conduire suffit pour effectuer les transports en question. Mais les personnes qui transportent à titre professionnel des handicapés, des écoliers ou des travailleurs auront désormais besoin du CAPTP.

Art. 3 Délivrance du certificat d'aptitude professionnelle

¹ Les CAP sont délivrés par le canton de domicile ; aux personnes domiciliées à l'étranger, par le canton où l'entreprise est établie.

² Le CAPTM est délivré aux titulaires :

- a. du certificat fédéral de capacité de « conducteur de camions » ;
- b. du permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1 qui ont réussi l'examen prévu par l'art. 6 ou
- c. du CAPTP qui ont réussi l'examen complémentaire prévu par l'art. 6, al. 6.

³ Le CAPTP est délivré aux titulaires :

- a. du permis de conduire de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 qui ont réussi l'examen prévu par l'art. 6, ou
- b. du CAPTM qui ont réussi l'examen complémentaire prévu par l'art. 6, al. 5.

⁴ Aux personnes venant de l'étranger qui s'établissent en Suisse ou sont employées ou engagées par une entreprise établie en Suisse :

⁵ RS 741.31

⁶ RS 741.51

- a. le CAPTM est délivré sans examen si elles justifient de leur CAP par le code 95 sur le permis de conduire étranger ou par la carte de qualification de conducteur prévue à l'annexe II de la directive 2003/59/CE⁷ ou si elles sont titulaires d'un certificat national que l'OFROU a déclaré équivalent ;
- b. le CAPTP est délivré sans examen si elles justifient de leur CAP par le code 95 sur le permis de conduire étranger ou par la carte de qualification de conducteur prévue à l'annexe II de la directive 2003/59/CE ou si elles sont titulaires d'un certificat national que l'OFROU a déclaré équivalent.

Commentaires :

Le CAPTM est délivré non seulement après une formation de base achevée conformément à la directive 2003/59/CE, mais aussi après l'examen de fin d'apprentissage de conducteur de camions, puisque cet apprentissage traite en détail de tous les thèmes que la directive stipule pour la formation de base.

Les CAP délivrés par un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen peuvent être reconnus sans autre formalité puisqu'ils se fondent sur la même base (directive 2003/59/CE). Les titulaires d'un CAP d'un autre Etat doivent établir l'équivalence de leur formation et de l'examen final ou obtenir le CAPTM ou le CAPTP conformément à la présente ordonnance pour pouvoir effectuer des transports de personnes ou de marchandises à titre professionnel. Il s'agit ainsi d'éviter que le niveau qui existe en Suisse soit abaissé.

Art. 4 Validité du CAP ; âge minimal

¹ Valable 5 ans, le CAP est inscrit dans le permis de conduire, avec son échéance, sous la rubrique 12.

² Âge minimal pour l'inscription du CAPTM :

- a. 18 ans pour la sous-catégorie C1 ;
- b. 18 ans pour la catégorie C si le conducteur est titulaire du certificat fédéral de capacité de « conducteur de camions » ;
- c. 21 ans pour la catégorie C.

³ Âge minimal pour l'inscription du CAPTP :

- a. 21 ans pour la sous-catégorie D1 ;
- b. 21 ans pour la catégorie D si le parcours de ligne des services réguliers ne dépasse pas 50 km ;
- c. 23 ans pour la catégorie D.

⁴ Lorsque l'âge minimal selon al. 2, let. c, ou al. 3, let. c, est atteint, l'autorité d'admission inscrit le CAP aussi pour ces catégories sur demande du titulaire du CAP.

Commentaires :

Le CAP est valable cinq ans parce que c'est dans ce délai qu'une formation continue de 35 heures doit être suivie. Il est inscrit dans le permis de conduire au moyen d'un code une fois qu'une attestation de réussite de l'examen a été remise à l'autorité d'admission avec le permis de conduire. Selon la directive 2003/59/CE, le CAPTM ou le CAPTP peut aussi être inscrit sur un certificat séparé délivré par l'autorité d'admission. Nous proposons d'inscrire le code dans le permis de conduire parce que cette méthode nous paraît plus commode. De cette façon, les conducteurs professionnels auront toujours sur eux, avec leur permis de conduire, leur autorisation pour le transport professionnel de personnes ou de marchandises.

Les âges minimaux cités ici se rapportent uniquement à l'inscription du CAPTM ou du CAPTP. Les âges minimaux cités à l'art. 6 OAC demeurent valables pour l'obtention du permis de conduire pour les trajets non professionnels et les autres exceptions citées à l'art. 2, al. 3.

D'après la directive 2003/59/CE, il serait possible d'abaisser l'âge minimum (C/CE : 18 ans, D/DE : 21 ans), mais dans ce cas il faudrait suivre le double d'heures (280 au lieu de 140) pour la formation de base. Nous proposons de choisir la variante à 140 heures, qui implique les âges minimaux précités, car les limites d'âge ne constituent pas un problème dans la pratique, puisqu'à l'exception de l'armée, il n'y a que peu de nouveaux conducteurs qui sont engagés comme conducteurs de camions des catégories C/CE avant d'atteindre 21 ans. Dans les transports publics aussi, la plupart des conducteurs ont plus de 23 ans. L'apprentissage de « conducteur de camions » offre par ailleurs la possibilité d'obtenir le CAPTM à l'âge de 18 ans puisqu'il couvre de loin les 280 heures requises.

Comme les âges minimaux pour obtenir les permis de conduire restent les mêmes, il se peut par exemple qu'une personne fasse l'examen de conducteur C à 18 ans. Si elle obtient le CAPTM, elle ne peut effectuer des transports professionnels qu'avec des véhicules de la sous-catégorie C1 jusqu'à l'âge de 21 ans. Mais si elle atteint l'âge minimal, le CAPTM est inscrit sur demande aussi pour la catégorie C sans autre formation ou examen. Il en va de même pour le CAPTP et la (sous-)catégorie D/D1.

Art. 5 Formation de base en cours d'emploi

⁷ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil

¹ Le CAPTM est délivré sur demande pour la durée d'un an aux employés d'une entreprise autorisée à former des apprentis conducteurs de camions s'ils sont titulaires du permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1. Ce CAPTM n'est valable que pour le trafic intérieur et n'est pas inscrit dans le permis de conduire.

² Le canton où l'entreprise a son siège doit approuver le programme de formation.

³ Le CAPTM ne peut être prolongé que si l'examen prévu à l'art. 6 a été réussi.

Commentaires :

Cette réglementation doit permettre des formations en entreprise pour les conducteurs de camions. Afin de garantir la qualité de ces dernières, seules les entreprises autorisées à former des apprentis conducteurs de camions peuvent les proposer. Une telle réglementation n'est pas prévue pour le CAPTP, parce que les conducteurs qui effectuent des transports de personnes doivent assumer une plus grande responsabilité.

Art. 6 Examens

¹ Sont admis à l'examen les candidats au CAPTM ou au CAPTP qui ont terminé la formation de base prévue par les art. 7 ss.

² Les candidats doivent démontrer qu'ils possèdent les connaissances et aptitudes requises pour la conduite professionnelle des véhicules automobiles de la catégorie ou sous-catégorie désirée.

³ L'examen a lieu par écrit. Il se compose des parties suivantes :

- a. questions à choix multiple ;
- b. questions ouvertes.

⁴ L'examen dure 90 minutes. Il comporte au minimum une question par objectif de formation cité en annexe pour toutes les catégories et sous-catégories (ch. 1.1 à 1.3, 2.1 et 3.1 à 3.6). Les candidats doivent en outre répondre :

- a. pour le CAPTM, à une question au minimum par objectif de formation cité en annexe pour la catégorie C et la sous-catégorie C1 (ch. 1.4, 2.2 et 3.7) ;
- b. pour le CAPTP, à une question au minimum par objectif de formation cité en annexe pour la catégorie D et la sous-catégorie D1 (ch. 1.5, 1.6, 2.3 et 3.8).

⁵ Les titulaires du CAPTM qui désirent effectuer également ou uniquement des transports de personnes doivent répondre exclusivement aux questions d'examen prévues à l'al. 4, let. b.

⁶ Les titulaires du CAPTP qui désirent effectuer également ou uniquement des transports de marchandises doivent répondre exclusivement aux questions d'examen prévues à l'al. 4, let. a.

⁷ Les titulaires d'un permis de conduire conforme à la troisième section de l'OATVM⁸ sont dispensés des parties de l'examen pour lesquelles ils sont déjà qualifiés.

Commentaires :

La directive 2003/59/CE autorise différentes options en ce qui concerne la formation et l'examen :

- 1.) Combinaison de la fréquentation de cours et d'un examen : cette option comporte la fréquentation obligatoire de cours pendant une durée déterminée. La formation est sanctionnée par un examen oral ou écrit. Si le candidat réussit l'examen, il obtient le CAP.
- 2.) Examen seulement : cette option ne comporte pas la fréquentation obligatoire de cours. Les candidats doivent réussir un examen théorique et un examen pratique pour obtenir le CAP.

Nous préférons l'option 1 pour différentes raisons : une préparation d'examen sans cours ne correspond pas aux habitudes d'apprentissage du groupe cible et pourrait être trop exigeante pour les personnes concernées. La formation de base constitue en outre une formation professionnelle qui doit par conséquent être structurée avec professionnalisme et réalisée par des centres de formation de base. Comme ceux-ci doivent être agréés par l'autorité d'admission, il est possible de contrôler la qualité de la formation. L'option « formation avec examen » permet en outre de combattre la tendance à apprendre non pas en vue de l'exercice de la profession, mais de l'examen uniquement.

Nous proposons un examen unique, comme c'est le cas par exemple pour les conseillers à la sécurité, mais à organiser de façon décentralisée par les centres de formation de base. Des directives d'examen valables pour tous ces centres devraient être élaborées en fonction d'un programme-cadre. Il est également envisageable de créer un réservoir de questions qui soit à la disposition de tous les centres et permette éventuellement une solution Internet.

La directive 2003/59/CE autorise aussi un examen oral et ne fixe pas de durée déterminée pour l'examen écrit. Mais nous proposons de n'autoriser qu'un examen écrit et de fixer sa durée à 90 minutes, afin de faciliter son organisation uniforme.

⁸ Ordonnance du 1^{er} novembre 2000 sur l'admission des transporteurs de voyageurs et de marchandises par route (OATVM) (RS 744.103)

Art. 7 Formation de base, principes

¹ Est admis à la formation de base pour obtenir le :

- a. CAPTM, le titulaire du permis d'élève conducteur ou de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1 ;
- b. CAPTP, le titulaire du permis d'élève conducteur ou de conduire de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 ou du permis de conduire de la catégorie C.

² La formation de base doit être suivie dans un centre de formation de base agréé par l'OFROU.

³ La formation de base se compose de cours théoriques et pratiques. Elle comporte les thèmes prévus aux ch. 1.1 à 1.4, 2.1, 2.2 et 3.1 à 3.7 de l'annexe pour l'obtention du CAPTM, les thèmes prévus aux ch. 1.1 à 1.3, 1.5 et 1.6, 2.1, 2.3, 3.1 à 3.6 et 3.8 pour l'obtention du CAPTP.

⁴ Les titulaires du CAPTM qui désirent effectuer également ou uniquement des transports de personnes n'ont pas besoin de répéter les thèmes communs (ch. 1.1 à 1.3, 2.1 et 3.1 à 3.6 de l'annexe). La même règle s'applique aux titulaires du CAPTP dans le cas inverse.

⁵ Les titulaires d'un certificat de capacité conforme à la troisième section de l'OATVM peuvent être dispensés de fréquenter des parties de cours pour lesquelles ils sont déjà qualifiés.

Commentaires :

Être titulaire du permis d'élève conducteur est la condition minimale pour être admis à la formation de base, afin de combiner la théorie et la pratique de façon optimale.

Pour garantir la qualité de la formation, les centres de formation de base doivent être agréés par l'OFROU en fonction de critères imposés (cf. art. 12).

La formation de base comprend les matières suivantes : conduite rationnelle, application des réglementations, santé, sécurité, services et logistique. Il y a des matières communes et spécifiques au transport de marchandises et de personnes. Il est en outre possible de proposer des modules facultatifs spécifiques aux branches en plus de ces exigences minimales.

Une partie de ce contenu correspond à celui de la formation de base actuelle (auto-école et préparation aux examens théorique et pratique), de la formation minimale des conducteurs de camions et d'autocars (selon l'annexe 10 OAC) et de diverses offres de formation continue. Il est prévu d'intégrer ces offres déjà existantes dans l'organisation de la formation de base.

La formation doit avoir une structure modulaire pour que les participants aux cours puissent composer un programme adapté à leurs besoins et pour que les centres de formation de base aient la possibilité d'offrir les modules dans lesquels ils sont spécialisés. Afin de garantir une certaine homogénéité de la formation, on prévoit des instructions pour l'organisation de la formation et un programme-cadre obligatoire pour tous les centres. Ce dernier détermine les aspects formels de l'enseignement (nombre d'heures par module, nombre maximal de participants, etc.), le contenu (matières des modules) et les directives d'organisation de l'examen.

Art. 8 Formation de base, durée

¹ La formation de base dure au minimum 140 heures, qui comprennent au minimum 10 courses professionnalisantes individuelles d'une heure avec un véhicule automobile de la catégorie ou sous-catégorie concernée.

² Pour les titulaires du CAPTM qui désirent effectuer également ou uniquement des transports de personnes, la formation de base dure 35 heures, qui comprennent au minimum 3 courses professionnalisantes individuelles d'une heure. La même règle s'applique aux titulaires du CAPTP dans le cas inverse.

Commentaires :

La directive 2003/59/CE stipule comme première option un enseignement d'une durée de 280 heures (dont au minimum 20 heures de conduite). En fonction de l'âge du conducteur et de la catégorie de permis de conduire, une formation de base accélérée est également possible (140 heures, dont au minimum 10 heures de conduite).

Nous proposons de n'introduire en Suisse que la formation de base accélérée. Il est tout à fait possible d'étudier le programme prévu en 140 heures et il est absurde de « gonfler » la formation. A part le fait que c'est inutile au plan didactique, il convient aussi de tenir compte des coûts, qui sont évidemment nettement inférieurs pour la version accélérée. En voici une estimation : avec des frais de cours de 250 francs par jour, ces coûts s'élèveraient à env. 10 000 francs pour la variante à 280 heures et à env. 5000 francs pour la variante à 140 heures. A cela s'ajouterait dans les deux cas les frais d'obtention du permis de conduire (env. 6000 francs) et d'une éventuelle perte de salaire de respectivement deux et un mois (env. 4000 francs/mois). Il en résulte, au total, des frais de formation d'env. 24 000 francs pour 280 heures et de 15 000 francs pour 140 heures, sans les éventuels frais de déplacement, d'hébergement et de restauration.

<p>Art. 9 Formation de base, lieu</p> <p>Les personnes domiciliées en Suisse doivent accomplir la formation de base, l'examen et la formation continue conformément à la présente ordonnance. Cette règle ne s'applique pas aux personnes employées ou engagées par une entreprise établie à l'étranger.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Le motif de cette règle est que les conducteurs des véhicules automobiles doivent être formés là où ils conduisent principalement.</p>

<p>Art. 10 Courses professionnalisantes</p> <p>¹ Est réputé course professionnalisante tout trajet que le candidat à un CAP accomplit dans le cadre de la formation de base pratique, accompagné d'un instructeur agréé.</p> <p>² Pour effectuer les courses professionnalisantes, il est nécessaire d'être titulaire du permis de conduire de la catégorie appropriée.</p> <p>³ Lors des courses professionnalisantes en vue de l'obtention du CAPTM, le candidat doit être accompagné par un instructeur employé par un centre de formation de base agréé et :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. titulaire du permis de moniteur de conduite de la catégorie II ou b. qui a suivi un cours d'instruction conformément à l'art. 20, al. 2, OAC. <p>⁴ Lors des courses professionnalisantes en vue de l'obtention du CAPTP, le candidat doit être accompagné par un instructeur employé par un centre de formation de base agréé et :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. titulaire du permis de moniteur de conduite de la catégorie II et du permis de conduire de la catégorie appropriée (cat. D ou sous-cat. D1) ou b. qui a suivi un cours d'instruction conformément à l'art. 20, al. 2, OAC ou un cours équivalent et qui est titulaire du permis de conduire de la catégorie appropriée (cat. D ou sous-cat. D1). <p>⁵ Seuls les véhicules qui remplissent les exigences de l'art. 88 OAC⁹ peuvent être utilisés pour les courses professionnalisantes.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Les courses professionnalisantes ne sont pas des courses d'apprentissage. Ils sont effectués quand la personne en formation est déjà titulaire du permis de conduire de la catégorie appropriée. Ils sont axés sur les objectifs pédagogiques de la formation de base.</p>

<p>Art. 11 Formation continue</p> <p>¹ Le titulaire d'un CAP doit suivre une formation continue dans un centre de formation de base ou de formation continue agréé par l'OFROU au sens de l'art. 12 afin de mettre régulièrement à jour ses connaissances et aptitudes professionnelles. La formation continue sert à approfondir certains thèmes traités pendant la formation de base. Elle doit inclure des matières :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. valables pour tous les conducteurs, avec un accent particulier sur les thèmes utiles à la sécurité routière et les stratégies pour une utilisation du véhicule respectueuse de l'environnement, et b. adaptées au profil du conducteur concerné. <p>² Pour les titulaires du CAPTM ou du CAPTP, la formation continue dure 35 heures. Pour les titulaires du CAPTM et du CAPTP, elle dure 56 heures. Elle peut être répartie en blocs d'enseignement de 7 heures au minimum.</p> <p>³ Le certificat de formation continue est nécessaire pour prolonger le CAP de 5 nouvelles années.</p> <p>⁴ La prolongation est accordée aux titulaires d'un CAP échu s'ils attestent de la fréquentation d'une formation continue complète (35 ou 56 heures).</p> <p>⁵ Si la formation continue n'a pas pu être suivie à temps, l'autorité peut, sur demande, prolonger le CAP de 5 mois au maximum par autorisation écrite.</p> <p>⁶ Les attestations étrangères de fréquentation de la formation continue suivie entièrement ou en partie en cours d'emploi ou d'engagement auprès d'une entreprise établie à l'étranger sont reconnues équivalentes si elles sont délivrées par un fournisseur agréé de cours de formation continue dans un Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat de l'Espace économique européen.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Apprendre la vie durant est devenu plus important que jamais à notre époque mouvementée. C'est pour cette raison qu'il existe déjà maintenant en Suisse, à l'intention des conducteurs professionnels, les offres les plus diverses de</p>

⁹ RS 741.51

formation continue professionnelle, toutefois sur une base volontaire. Tous les conducteurs professionnels devront désormais se perfectionner régulièrement afin de sans cesse remettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction.

La directive 2003/59/CE permet de fixer les priorités thématiques en fonction des besoins, sur la base du feed-back issu de la pratique, de l'analyse des accidents ou de souhaits exprimés par les conducteurs ou les employeurs. Il s'agit donc de mettre sur pied un système ouvert avec un programme-cadre d'enseignement, ce qui permettra d'intégrer avec souplesse, à côté de matières imposées (p. ex. sécurité routière, consommation de carburant), des thèmes importants pour des catégories données de conducteurs (« matières à option »). La formation continue doit être conçue de façon à ne pas être considérée comme une pure obligation. Elle doit être proche de la pratique, adaptée aux adultes et donner la possibilité aux participants d'apporter leurs expériences pratiques. Contrairement à la formation de base, aucun examen n'est prévu pour la formation continue. Mais pour garantir la qualité, la conception des programmes devra prévoir des possibilités de contrôler les acquis.

C'est la directive 2003/59/CE qui stipule la durée totale de 35 heures en cinq ans, divisible en unités de 7 heures au minimum. Suivant les besoins de la branche ou des entreprises de transport, il est donc possible de proposer des cours d'un jour ou d'une semaine, les cours d'un jour étant préférables du point de vue pédagogique (formation permanente, effet de répétition). La prolongation du CAPTM ou du CAPTP implique de suivre une formation continue de 35 heures (= 5 jours de formations continue). La personne qui désire prolonger tant le CAPTM que le CAPTP doit suivre 56 heures (= 8 jours de formation continue) pour les deux certificats d'aptitude. Il n'est pas nécessaire d'étudier deux fois certains thèmes pertinents pour toutes les catégories, mais de suivre les formations continues spécifiques pour les deux catégories. En choisissant les thèmes de la formation continue, il importe de veiller à prendre en compte à égalité le transport de personnes et celui de marchandises.

Avec les mêmes estimations que pour la formation de base, la formation continue (35 heures en 5 ans) coûte env. 2250 francs (1250 francs + 1000 francs de perte de salaire), sans compter les frais de déplacement et de restauration.

Une fois que la formation continue a été suivie en entier, le code inscrit dans le permis de conduire est prolongé de cinq ans. Comme il y a toujours des raisons imprévisibles qui empêchent de suivre la formation continue dans les délais (p. ex. maladie, cours complets, etc.), une personne qui n'a pas réussi à suivre les cours doit avoir la chance de les rattraper dans les cinq mois après l'échéance sans perdre aussitôt le droit de transporter des marchandises ou des personnes à titre professionnel. Quand le délai supplémentaire est également écoulé, elle doit suivre la formation continue complète avant de récupérer son CAP. Le permis de conduire demeure valable, mais uniquement pour les transports non professionnels.

Art. 12 Centres de formation pour conducteurs professionnels

¹ L'organisation de la formation de base et des examens relève de la compétence des centres de formation de base. Ceux-ci doivent aussi faire passer l'examen aux candidats qu'ils n'ont pas ou pas complètement formés.

² La formation continue relève de la compétence des centres de formation continue et de ceux de formation de base.

³ Ils doivent être agréés par l'OFROU, qui délivre cet agrément si :

- a. la direction garantit une administration irréprochable du centre de formation et une surveillance qualifiée de l'enseignement ;
- b. le centre de formation dispose de suffisamment d'enseignants au sens de l'art. 13 ;
- c. il dispose d'un local, du matériel et des véhicules de formation appropriés ;
- d. il dispose d'un programme de formation adéquat précisant les matières enseignées conformément à l'annexe et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées ;
- e. il gère un système garantissant la qualité de l'enseignement des matières et la réalisation des objectifs de la formation de base et/ou de la formation continue.

⁴ Les centres de formation de base doivent en outre disposer d'un plan d'examen qui soit conforme au règlement d'examen.

⁵ L'OFROU retire son autorisation au centre de formation pour une durée déterminée ou non si les conditions de l'agrément ne sont plus réunies ou si aucune formation de base ou formation continue n'y est plus organisée pendant plus de deux ans.

⁶ Le centre de formation doit garantir que les instructeurs connaissent bien les prescriptions de formation les plus récentes.

Commentaires :

Les centres de formation de base peuvent offrir soit l'ensemble des cours de la formation de base, soit certains de ses modules ainsi que des modules de formation continue. Ils sont tenus de faire passer l'examen qui clôt la formation de base. Comme l'organisation de l'examen doit être uniforme (éventuellement sur la base d'un réservoir de questions centralisé et éventuellement sous forme électronique), il est possible de faire passer l'examen sans problèmes sur toutes les matières. Les centres de formation continue n'offrent que des modules de formation continue et ne sont donc pas obligés de faire passer des examens.

La directive 2003/59/CE stipule que les centres de formation doivent demander l'agrément des autorités compétentes pour la formation de base et la formation continue. Cet agrément implique une obligation de surveillance incombant aux autorités et la possibilité de le retirer si les conditions ne sont pas (ou plus) respectées. Ces éléments sont également nécessaires pour garantir la qualité. L'OFROU assumera cette fonction de surveillance, mais pourra déléguer l'exécution de cette tâche à d'autres services, et définira plus précisément les critères d'agrément, les exigences relatives aux systèmes d'assurance qualité, etc. dans des instructions.

Art. 13 Enseignants

¹ La personne qui désire travailler comme enseignant dans un centre de formation a besoin d'une autorisation du canton où elle a son domicile, valable dans toute la Suisse.

² Distinction est faite entre les autorisations suivantes :

- a. professeurs principaux : enseignants accompagnant les participants pendant toute la formation et impliqués dans la responsabilité globale de la préparation à l'examen ;
- b. instructeurs spécialisé : enseignants qui enseignent certaines matières ;
- c. instructeurs pratiques : enseignants qui accompagnent les participants pendant les courses professionnalisantes requises.

³ La personne qui désire obtenir une autorisation d'enseigner doit avoir 25 ans révolus et remettre à l'autorité compétente du canton où elle a son domicile une demande accompagnée d'un curriculum vitae, d'indications sur l'activité exercée à ce jour et des certificats professionnels.

⁴ L'autorisation est délivrée si le requérant :

- a. justifie de trois ans d'expérience professionnelle au minimum et a un passé garantissant un exercice irréprochable de la profession ;
- b. peut justifier des connaissances spécialisées nécessaires ainsi que d'aptitudes pédagogiques et didactiques suffisantes ;
- c. justifie, pour une autorisation de professeur principal, d'une formation reconnue dans le domaine de la formation des adultes (p. ex. certificat FSEA niveau I) ;
- d. est titulaire, pour une autorisation d'instructeur spécialisé, de l'autorisation de former des apprentis conducteurs prévue à l'art. 20 al. 2 OAC ou a suivi un cours équivalent ;
- e. remplit, pour une autorisation d'instructeur pratique, les exigences de l'art. 10, al. 3, let. a et b, ou al. 4, let. a et b.

⁵ L'autorisation est valable pour la formation de base et la formation continue.

Commentaires :

Comme les formateurs doivent assumer des tâches d'enseignement différentes dans le cadre de la formation et de la formation continue, les exigences pour les diverses autorisations, au-delà des qualifications de base, sont différentes elles aussi. Elles sont valables pour la formation de base et la formation continue parce que les deux blocs de formation abordent les mêmes thèmes et que transmettre les matières en fonction des groupes cibles « débutants » ou « avancés » n'est qu'une question de pédagogie et de didactique.

Art. 14 Utilisation de simulateurs de conduite

¹ Dans le cadre de la formation de base, au maximum quatre des dix heures de cours pratiques de conduite peuvent être données dans un simulateur.

² Une partie de la formation continue peut être donnée dans des simulateurs performants.

³ L'autorisation est délivrée si le requérant démontre que le simulateur est adéquat pour évaluer l'amélioration de la conduite rationnelle du candidat dans l'optique des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule selon l'état de la chaussée et ses variations liées aux conditions atmosphériques et à l'heure du jour ou de la nuit.

Commentaires :

La directive 2003/59/CE autorise d'effectuer une partie des courses professionnalisantes de la formation de base et de la formation continue avec des simulateurs. Les simulateurs ne sont toutefois pas encore assez développés à l'heure actuelle pour pouvoir être utilisés avec pertinence en formation continue, comme le montrent les résultats de l'essai pilote RESPECT. Dans le cadre de ce projet, des leçons ont été données dans le simulateur (FATRAN) pour sonder les possibilités d'utilisation de tels appareils dans la formation continue des conducteurs professionnels. Le rapport final conclut : « Dans la configuration actuelle, les leçons ne sont pas appropriées à la formation continue de conducteurs professionnels lors de cours de trois jours. » Un travail de développement est donc nécessaire pour répondre aux besoins spécifiques de la formation de base et de la formation continue. Il s'agit en outre de tirer au clair les questions de rentabilité : les frais élevés d'investissement et d'exploitation requièrent des calculs détaillés, en particulier concernant l'exploitation et le degré d'utilisation. Il importe de ne pas perdre de vue ce développement, notamment en

raison de la rareté des terrains d'exercice pour les trains routiers. Ultérieurement, il sera peut-être possible de constituer un groupe de travail chargé de définir pour quelles parties de la formation de base et de la formation continue il est judicieux d'utiliser un simulateur (p. ex. maîtrise des différentes conditions atmosphériques, heures du jour et de la nuit, etc. sous l'aspect de la sécurité routière). L'ordonnance doit donc autoriser l'utilisation de simulateurs à une date ultérieure.

Art. 15 Tâches des cantons

¹ Les cantons :

- a. supervisent la réalisation de la formation de base et de la formation continue ;
- b. surveillent les examens permettant d'obtenir les CAP ;
- c. délivrent et prolongent les CAP ;
- d. se prononcent sur les demandes d'agrément des centres de formation adressées à l'OFROU ;
- e. statuent sur la prise en considération des formations continues suivies à l'étranger ;
- f. délivrent l'autorisation d'utiliser des simulateurs de conduite (art. 55 al. 3 OAC) si les conditions de l'art. 14 sont remplies.

² Ils peuvent déléguer l'exécution de ces tâches à des tiers.

Commentaires :

Les cantons sont responsables du contrôle qualitatif et emploient donc p. ex. des superviseurs qui examinent les demandes d'admission des centres de formations et contrôlent ensuite régulièrement la qualité de la formation de base et de la formation continue ou des experts qui surveillent le déroulement correct de l'examen.

Comme les cantons ne disposent pas actuellement des ressources nécessaires pour assumer cette obligation de surveillance, ils doivent avoir la possibilité, comme pour la formation en deux phases, de désigner pour cette tâche un autre service qui organise l'introduction des superviseurs ou des experts d'examen, la coordination des engagements, l'analyse du feed-back, des groupes de travail pour évaluer des simulateurs, etc.

Art. 16 OFROU

¹ L'OFROU peut établir des instructions pour l'exécution de la présente ordonnance et autoriser des dérogations à certaines dispositions pour prévenir les cas de rigueur.

² Il peut déléguer la tâche d'agréer les centres de formation en totalité ou en partie à des tiers.

Art. 17 Disposition pénale

¹ Celui qui aura effectué des transports de personnes ou de marchandises pour lesquels un CAPTM ou un CAPTP est requis sans être titulaire de l'autorisation adéquate sera puni des arrêts ou de l'amende.

² L'art. 100, ch. 2, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière ¹⁰ est applicable.

Art. 18 Dispositions transitoires

¹ Le CAPTM sera inscrit sur demande dans le permis de conduire des personnes qui sont titulaires du permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1 avant le 1^{er} septembre 2009, sans formation de base ni examen. Lorsque la demande aura été déposée avant le 1^{er} septembre 2009, le CAPTM sera limité au 31 août 2014. Lorsque la demande aura été déposée plus tard mais avant le 1^{er} septembre 2014, le CAPTM sera limité à 5 ans. S'il dépose sa demande à compter du 1^{er} septembre 2014, le requérant devra justifier d'une formation continue complète.

² Le CAPTP sera inscrit sur demande dans le permis de conduire des personnes qui sont titulaires avant le 1^{er} septembre 2008 du permis de conduire de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 qui donne le droit de transporter des personnes à titre professionnel, sans formation de base ni examen. Lorsque la demande aura été déposée avant le 1^{er} septembre 2008, le CAPTP sera limité au 31 août 2013. Lorsque la demande aura été déposée plus tard mais avant le 1^{er} septembre 2013, le CAPTP sera limité à 5 ans. S'il dépose sa demande à compter du 1^{er} septembre 2013, le requérant devra justifier d'une formation continue complète.

Commentaires :

La directive 2003/59/CE prévoit d'instaurer la formation de base pour les catégories ou sous-catégories D, DE, D1, D1E en septembre 2008 et pour les catégories et sous-catégories C, CE, C1, C1E en septembre 2009. Cette instauration est quelque peu échelonnée afin de pouvoir en maîtriser plus facilement l'organisation. Si le permis de conduire a été ou est obtenu avant les échéances citées, les droits acquis sont valables.

La formation continue est obligatoire pour tous les conducteurs professionnels, tant anciens que nouveaux. Afin que le

¹⁰ RS 741.01

changement de système ne compromette pas les offres de formation continue existantes ou les efforts en faveur d'une formation permanente, les cours suivis à partir de l'entrée en vigueur de l'ordonnance peuvent être comptés dans les 35 heures requises, pour autant que le conducteur soit passé au nouveau système et ait fait inscrire le code prévu à l'art. 4, al. 1, dans son permis de conduire.

Dans l'hypothèse où les dérogations de l'art. 2 ne concernent qu'une petite partie des conducteurs actifs dans le transport de marchandises et de personnes, env. 50 000 anciens conducteurs des cat. C, CE, C1, C1E et env. 6000 anciens conducteurs des cat. D, DE, D1, D1E devront suivre cinq jours de formation continue tous les cinq ans.

Art. 19 Entrée en vigueur

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} septembre 2007, sous réserve des al.2 et 3.

² L'art. 18, al. 1, entre en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

³ L'art. 18, al. 2, entre en vigueur le 1^{er} septembre 2008.

Annexe Objectifs et matières de la formation de base et de la formation continue	
1. Perfectionnement à la conduite rationnelle dans l'optique des règles de sécurité	
Toutes les catégories et sous-catégories	
1.1	Objectif : connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation
	Courbes de couples
	Courbes de puissance
	Courbes de consommation spécifique d'un moteur
	Zone d'utilisation optimale du compte-tours
	Diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse
1.2	Objectif : connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements
	Dispositif de freinage à double circuit
	Limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs
	Utilisation combinée freins et ralentisseur
	Recherche du compromis optimal vitesse et rapport de boîte
	Utilisation de l'inertie du véhicule
	Utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes
	Attitude à adopter en cas de défaillance
1.3	Objectif : pouvoir optimiser la consommation de carburant
	Application des connaissances des points 1.1 et 1.2
Catégories C et CE et sous-catégories C1 et C1E	
1.4	Objectif : être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule
	Forces s'appliquant aux véhicules en mouvement
	Utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route
	Calcul de la charge utile d'un véhicule automobile ou d'un ensemble
	Calcul du volume utile

	Répartition du chargement
	Conséquences de la surcharge à l'essieu
	Stabilité du véhicule et centre de gravité
	Types d'emballage et supports de charge
	Principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage
	Techniques de calage et d'arrimage
	Utilisation de sangles d'arrimage
	Vérification des dispositifs d'arrimage
	Utilisation des moyens de manutention
	Bâchage et débâchage
Catégories D et DE et sous-catégories D1 et D1E	
1.5 Objectif : pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers	
	Estimation correcte des mouvements longitudinaux et latéraux du véhicule
	Partage des voiries
	Placement sur la chaussée
	Souplesse de freinage
	Travail du porte-à-faux
	Utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées)
	Gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions de conducteur/-trice
	Interaction avec les passagers
	Spécificités du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants)
1.6 Objectif : être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule	
	Forces s'appliquant aux véhicules en mouvement
	Utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route
	Calcul de la charge utile d'un véhicule automobile ou d'un ensemble
	Répartition du chargement
	Conséquences de la surcharge à l'essieu
	Stabilité du véhicule et centre de gravité
2. Application des réglementations	
Toutes les catégories et sous-catégories	
2.1 Objectif : connaître l'environnement social du trafic lourd et sa réglementation	
	Prescriptions sur la durée du travail et du repos, y compris l'utilisation du tachygraphe
	Droits et obligations des conducteurs en matière de formation de base et de formation continue
	Droit des assurances sociales
Catégories C et CE et sous-catégories C1 et C1E	
2.2 Objectif : connaître la réglementation relative au transport de marchandises	
	Autorisations de transport
	Obligations résultant des contrats types
	Rédaction des documents matérialisant le contrat de transport
	Autorisations de transport international
	Obligations résultant de la CMR ¹¹
	Rédaction de la let. de voiture internationale
	Transports internationaux de marchandises
	Commissionnaires de transport
	Documents particuliers d'accompagnement

¹¹ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

Catégories D et DE et sous-catégories D1 et D1E	
2.3	Objectif : connaître la réglementation relative au transport de voyageurs
	Transport de groupes spécifiques
	Equipements de sécurité à bord des bus
	Ceintures de sécurité
	Chargement du véhicule
3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique	
Toutes les catégories et sous-catégories	
3.1	Objectif : être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail
	Typologie des accidents du travail dans le secteur du transport
	Statistiques des accidents de la circulation
	Accidents de la circulation impliquant des poids lourds, autocars et minibus
	Leurs conséquences humaines, matérielles et financières
3.2	Objectif : être capable de prévenir la criminalité et les immigrations clandestines
	Information générale
	Implications pour les conducteurs
	Mesures préventives
	Liste de vérifications
	Législation relative à la responsabilité des entreprises
3.3	Objectif : prévenir les risques physiques
	Principes ergonomiques
	Gestes et postures à risques
	Condition physique
	Exercices de manutention
	Protections individuelles
3.4	Objectif : être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale
	Principes d'une alimentation saine et équilibrée
	Influence de l'alcool, des médicaments et des stupéfiants
	Influence de la fatigue et du stress
	Cycle activité/repos
3.5	Objectif : comportement en situation d'urgence
	Evaluer la situation
	Eviter le sur-accident
	Prévenir les secours
	Secourir les blessés, premiers soins
	Réagir en cas d'incendie (évacuer les passagers ou les autres occupants)
	Garantir la sécurité des passagers
	Réagir en cas d'agression
	Rédiger des constats amiables
3.6	Objectif : pouvoir adopter des comportements contribuant à valoriser l'image de marque d'une entreprise
	Importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur
	Différents rôles du conducteur
	Différents interlocuteurs du conducteur
	Entretien du véhicule
	Organisation du travail
	Conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier
Catégories C et CE et sous-catégories C1 et C1E	
3.7	Connaître l'environnement économique

	Transports de marchandises à l'aide de véhicules automobiles par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs)
	Différentes activités du transport de marchandises
	Organisation des principaux types de transporteurs de marchandises
	Différentes spécialisations du transport (citerne, etc.)
	Evolution du secteur
Catégories D et DE et sous-catégories D1 et D1E	
3.8	Connaître l'environnement économique
	Transports de voyageurs à l'aide de véhicules automobiles par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (p. ex. rail)
	Différentes activités du transport de voyageurs
	Transport international de voyageurs
	Organisation des principaux types d'entreprises de transport de voyageurs