



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Berne, 10 décembre 2021

Modification de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP ; RS 741.521)

Commentaires

En avril 2018, l'Union européenne (UE) a modifié ses dispositions en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. En effet, elle a édicté la directive (UE) 2018/645¹, qui modifie notamment la directive 2003/59/CE². Les États membres avaient jusqu'au 23 mai 2020 pour mettre en vigueur les dispositions révisées.

La directive 2003/59/CE fait partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres³ (ATT) entre la Suisse et l'UE. Ledit accord repose sur le mécanisme de la reconnaissance mutuelle de l'équivalence de la législation suisse et de la législation européenne, c'est-à-dire sur le fait que chaque partie admet que les dispositions juridiques de l'autre partie ont un effet et une portée similaires aux siennes, sans devoir nécessairement être identiques. Pour pouvoir profiter du mécanisme de la reconnaissance mutuelle inscrit dans l'ATT, la Suisse doit donc disposer de règles de droit équivalentes à celles de l'UE. C'est pourquoi elle a édicté des prescriptions équivalentes dans son droit national, en particulier dans l'ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs⁴ (OACP).

Après examen de l'évolution du droit de l'UE en matière de formation initiale et continue des conducteurs professionnels, l'Office fédéral des routes (OFROU) estime qu'il est judicieux d'adapter en conséquence les dispositions suisses figurant dans l'OACP. Cette adaptation devra aussi permettre d'améliorer davantage la sécurité routière et de promouvoir une conduite respectueuse de l'environnement.

Une fois que les prescriptions nationales auront été adaptées, les actes de l'UE modifiant la directive 2003/59/CE pourront être repris dans l'ATT si l'UE considère les réglementations révisées comme équivalentes aux siennes. Ainsi, les prescriptions pourront finalement aussi être appliquées dans le domaine du trafic international entre l'UE et la Suisse, qui s'en trouvera simplifié.

Par ailleurs, la révision du droit en question permettra d'apporter d'autres modifications nécessaires, dont certaines avaient déjà été soumises à la discussion par le Conseil fédéral du 26 avril au 26 octobre 2017, dans le cadre de la consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire⁵. La majorité des participants à la procédure avait approuvé les propositions formulées, par exemple la définition de nouvelles compétences à l'annexe de l'OACP⁶, raison pour laquelle les adaptations correspondantes ont été reprises dans le projet de révision de l'OACP.

Art. 2, al. 3

Les certificats de capacité établis par les États membres de l'UE ou de l'Association européenne de libre-échange (AELE) sont fondés sur la directive 2003/59/CE. Étant donné que les bases du droit de l'UE et du droit suisse concordent, il est logique que les conducteurs domiciliés dans un État membre de l'UE ou de l'AELE n'aient pas besoin d'un certificat de capacité suisse (même dans le cas où ils sont employés par une entreprise établie en Suisse ; cf. aussi art. 5 et 7 OACP). Contrairement à la règle valable jusqu'ici, le certificat de capacité suisse ne sera dorénavant exigé des personnes employées par une entreprise établie en Suisse que si elles ne sont pas domiciliées dans un État membre de l'UE ou de l'AELE. Il demeurera nécessaire pour les conducteurs provenant de l'étranger (y c. d'États membres de l'UE ou de l'AELE) qui transfèrent leur domicile en Suisse (cf. art. 7 OACP).

¹ Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, teneur selon le JO L 112 du 2.5.2018, p. 29.

² 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, JO L 226 du 10.9.2003, p. 4 ; modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2018/645, JO L 112 du 2.5.2018, p. 29.

³ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (RS 0.740.72)

⁴ RS 741.521.

⁵ <https://www.fedlex.admin.ch> → Procédures de consultation → Procédures de consultation terminées → 2017 → DETEC → Révision des prescriptions relatives au permis de conduire

⁶ Cf. <https://www.fedlex.admin.ch> → Procédures de consultation → Procédures de consultation terminées → 2017 → DETEC → Révision des prescriptions relatives au permis de conduire → Résultat : Rapport, p. 130 ss.

Art. 3, let. a

L'UE a concrétisé l'exception selon laquelle l'utilisation de véhicules automobiles « dans des buts privés » n'exige pas l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle dans la directive modificative (UE) 2018/645. En Suisse, l'exception similaire inscrite dans l'OACP engendre aussi régulièrement des problèmes d'exécution, car il n'est pas toujours facile de déterminer les cas où un transport est effectué à des fins privées. Dans la pratique, la disposition est interprétée de telle manière qu'aucun certificat de capacité n'est requis pour le transport de choses qui appartiennent au conducteur ou à une personne avec laquelle il entretient un lien personnel (parents, amis, etc.) indépendamment du but de la course. De même, quiconque transporte des personnes avec lesquelles il a un lien personnel indépendamment du but de la course n'a pas besoin d'un certificat de capacité. À l'avenir, comme dans l'UE, aucun certificat de capacité ne sera exigé des conducteurs de véhicules automobiles utilisés pour des transports non commerciaux de personnes ou de marchandises.

La formulation choisie est conforme à la définition du terme « transport non commercial », qui figure au nouvel art. 2, al. 2, let. l, de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1 ; RS 822.221) : est réputé transport non commercial tout transport par route, à l'exception des transports effectués pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, qui n'est rémunéré ni directement ni indirectement, ne génère directement ou indirectement aucun revenu pour le conducteur du véhicule ou pour des tiers et n'est lié à aucune activité professionnelle ou commerciale. Les paiements en nature et les rabais constituent des exemples de rémunération indirecte. L'OTR 1 et l'OACP étant étroitement liées du point de vue de leur contenu, il convient d'y utiliser une terminologie analogue. La mise en vigueur de la nouvelle OTR 1 est prévue pour le 1^{er} janvier 2022 et interviendra donc presque en même temps que celle de la modification de l'OACP.

L'adaptation en question permettra d'élargir quelque peu le champ d'application des exceptions par rapport à la pratique actuelle. Ainsi, il sera par exemple également possible de transporter sans certificat de capacité des choses appartenant à une personne avec laquelle le conducteur n'a pas de relation étroite. Les conditions ci-après devront toutefois être réunies : le transport devra n'être rémunéré ni directement ni indirectement, ne générer directement ou indirectement aucun revenu pour le conducteur du véhicule ou pour des tiers et n'être lié à aucune activité professionnelle ou commerciale.

Art. 3, let. c

Comme dans l'UE, les conducteurs de véhicules automobiles soumis à l'OACP et utilisés par des services de transport de personnes malades ou blessées, ou sur mandat de ceux-ci seront désormais dispensés de l'obligation d'obtenir le certificat de capacité.

Art. 3, let. e

Comme au sein de l'UE, les conducteurs de véhicules automobiles soumis à l'OACP et utilisés pour des transports non commerciaux au sens de l'art. 3, let. a effectués à titre d'aide humanitaire n'auront pas non plus besoin d'un certificat de capacité. La disposition dérogatoire ainsi complétée est identique à celle figurant à l'art. 4, al. 1, let. d, OTR 1.

Art. 3, let. f

Du fait de la reprise du droit de l'UE, il ne sera en principe plus permis d'effectuer des transports commerciaux sans certificat de capacité lors de courses d'apprentissage, d'exercice ou d'examen. Cette règle valait déjà pour les transports commerciaux de personnes (cf. art. 17, al. 6, et 17a, al. 2, OAC). Elle impose par contre une restriction par rapport à la situation actuelle pour les transports commerciaux de marchandises effectués lors de courses d'apprentissage ou d'examen (il n'y a pas de courses d'exercice avec les catégories de permis C et C1). Toutefois, le même allègement que celui accordé dans l'UE sera appliqué : lors de courses d'apprentissage ou d'examen, les conducteurs pourront transporter sans certificat de capacité des marchandises à titre commercial si leur accompagnateur possède un certificat de capacité valable ou une autorisation d'enseigner la conduite valable pour la catégorie correspondante. Cette disposition vise à empêcher que l'obligation d'obtenir un certificat de capacité soit contournée. Sans elle, les entreprises de transport pourraient effectuer des transports commerciaux de marchandises en véhiculant un candidat à un permis de conduire et en le faisant accompagner par une personne sans certificat de capacité. Lors de courses d'apprentissage, l'accompagnateur doit satisfaire en plus les exigences visées à l'art. 15, al. 1, LCR. Naturellement, aucun certificat de capacité ni aucune autorisation d'enseigner la conduite pour la catégorie correspondante n'est exigé pour l'accompagnateur si les courses mentionnées sont faites à vide, c'est-à-dire

si aucun transport de marchandises n'est réalisé, car ces courses ne tombent pas dans le champ d'application de l'OACP.

Art. 3, let. ~~f~~^{bis} (nouvelle)

Les véhicules automobiles utilisés pour se rendre au contrôle officiel des véhicules ou dans le cadre de ce dernier pourront toujours servir pour des transports commerciaux de personnes et de marchandises sans qu'un certificat de capacité soit nécessaire à cette fin. La disposition en question reprend en partie la teneur de la réglementation visée à l'art. 3, let. f, OACP en vigueur.

Art. 3, let. g

Comme dans l'UE, le transport de machines ne nécessitera plus non plus le certificat de capacité à l'avenir, si la conduite du véhicule absorbe au maximum la moitié du temps de travail du conducteur en moyenne hebdomadaire et si ce dernier utilise la machine transportée dans l'exercice de son métier. Pour les conducteurs employés à temps partiel, la moitié du temps de travail se calcule d'après le taux d'activité.

Art. 3, let. i (nouvelle)

Les nouvelles exceptions prévues dans le droit européen pour les exploitations des secteurs de l'agriculture, de la sylviculture et de l'horticulture s'appliqueront aussi en Suisse. L'exception admise dans l'UE pour les entreprises horticoles vaudra en Suisse pour les exploitations actives dans la culture maraîchère et la production végétale, qui servent notamment à la culture potagère, arboricole et viticole. De même, les exploitations apicoles pourront aussi bénéficier en Suisse de ladite exception. Cette dernière ne vaudra par contre pas pour les entreprises de pêche, dont l'importance est minime en Suisse. La dérogation prévue à l'art. 3, let. i pour les exploitations mentionnées doit être interprétée de manière restrictive : elle devra s'appliquer exclusivement aux conducteurs qui effectuent une course pour les besoins de leur exploitation au sens de l'art. 87, al. 1 et 2, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière⁷ (OCR). Il s'agit en particulier des :

- courses effectuées entre les différentes parties de l'exploitation, notamment entre celle-ci et le territoire exploité (art. 87, al. 1, OCR) ;
- courses indiquées ci-après, lorsqu'elles ne sont pas exécutées pour le compte d'un livreur ou d'un acheteur qui fait commerce des marchandises transportées, qui les fabrique ou les transforme à titre professionnel (art. 87, al. 2, OCR) :
 - le transport de moyens d'exploitation comme les fourrages, la litière, les engrais, les semences, les appareils ou machines agricoles, ménagers ou forestiers, ainsi que le transport de matériaux de construction ;
 - le transport de bétail en relation avec la transhumance, les marchés ou les expositions ;
 - les livraisons faites au premier acquéreur pour la transformation ou l'utilisation de produits de l'entreprise ;
 - les transports effectués pour les besoins d'une gravière, d'une tourbière, d'une porcherie ou d'un élevage de volaille ou d'abeilles faisant partie de l'exploitation agricole ou forestière à titre d'entreprise accessoire.

L'énumération exhaustive ci-dessus s'applique par analogie aux exploitations actives dans la production végétale, la culture maraîchère et l'apiculture. La dérogation ne vaudra pas pour les courses visées à l'art. 86, al. 3, OCR. Il s'agit ainsi d'éviter toute distorsion de la concurrence dans la branche du transport de marchandises. L'exception pourra aussi s'appliquer à des transports regroupés de marchandises effectués par des exploitations à titre d'entraide mutuelle, par exemple à la collecte et au transport de betteraves sucrières par un seul et même véhicule jusqu'à leur lieu de traitement. La distance de 20 km autour du lieu d'établissement de l'exploitation fixée au ch. 2 couvrira le rayon des courses bénéficiant de la dérogation. Par ailleurs, les réponses fournies lors de la consultation sont ainsi prises en considération.

Renonciation à la reprise d'une autre exception figurant dans le droit de l'UE

Le droit de l'UE prévoit une autre exception à l'obligation d'obtenir un certificat de capacité, pour les cas où la conduite des véhicules est effectuée occasionnellement, dans des zones rurales et par des conducteurs qui approvisionnent leur propre entreprise et ne proposent pas de services de transport. Il dispose également que

⁷ RS 741.11

la sécurité routière doit être préservée (art. 2, al. 2, de la directive modificative [UE] 2018/645). Il n'est pas envisageable de mettre en œuvre cette exception dans notre pays : son application engendrerait des problèmes de délimitation pratiquement insolubles au moment de déterminer les endroits de validité de la dérogation, en raison de l'exiguïté du territoire suisse et de son caractère presque entièrement rural. Au vu de cette particularité du contexte suisse, l'exception ne sera pas reprise dans le droit national, ce qui n'entraînera pas, a priori, un refus de l'UE de reconnaître l'équivalence de la législation suisse.

Art. 4, al. 1 et 3

Le terme « apprentissage de conducteur de camion » est remplacé par celui de « formation professionnelle initiale de conducteur de véhicules lourds avec certificat fédéral de capacité (CFC) ». En outre, il est fait mention des nouvelles compétences visées à l'annexe de l'OACP. Proposées par le Conseil fédéral dans le cadre de la consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire, ces nouvelles compétences avaient alors été approuvées par la majorité des participants. Conformément à l'al. 3, let. b, les personnes qui suivent un programme de formation au sens de l'al. 2 devront à l'avenir emporter une attestation ad hoc du centre de formation. Les chauffeurs en formation sont souvent employés temporairement, changent plusieurs fois d'employeur ou travaillent comme auxiliaires auprès de différents employeurs. En revanche, ils suivent en général la formation auprès d'un seul centre de formation. Il est donc prévu que ce dernier puisse attester de la formation professionnelle. Grâce à l'attestation délivrée par le centre de formation, les autorités d'exécution pourront contrôler que la personne concernée est bien autorisée à effectuer des courses sans certificat de capacité.

Art. 5

L'article a seulement fait l'objet d'une adaptation rédactionnelle : pour une meilleure intelligibilité, sa teneur a été répartie en deux lettres (let. a et b).

Art. 6, al. 2, let. a

La modification apportée ici est seulement une adaptation rédactionnelle.

Art. 7, al. 1, phrase introductive, et al. 2

Pour les modifications apportées à l'art. 7, al. 1, phrase introductive, et al. 2, se référer aux explications concernant l'art. 2, al. 3.

Art. 9, al. 2^{bis}

Le nouvel art. 9, al. 2^{bis} reprend le ch. 3 des instructions de l'OFROU du 20 mai 2014 relatives à l'harmonisation des dates d'expiration du certificat de capacité. La durée de validité du certificat de capacité étant modifiée, une réglementation au niveau de l'ordonnance est opportune. La prolongation de la durée de validité du certificat de capacité est justifiée, car la personne concernée se qualifie de nouveau pour le certificat de capacité par un examen.

Art. 10

Pour les examens théorique et pratique prescrits par l'OACP, les compétences nécessaires sont désormais citées explicitement dans les objectifs d'apprentissage en plus des connaissances et des aptitudes requises. Cette modification avait été proposée par le Conseil fédéral dans le cadre de la consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire et approuvée par la majorité des participants.

Art. 12, al. 2, et 14, al. 2

Étant donné que l'annexe a été complétée et structurée de manière plus claire, sa numérotation a été modifiée. Ce changement implique, dans les deux dispositions en question ici, une adaptation purement rédactionnelle des chiffres renvoyant à l'annexe.

Art. 15, al. 1

Aujourd'hui, toute personne qui échoue à l'examen théorique ou à la partie générale de l'examen pratique peut répéter deux fois les parties qu'elle n'a pas réussies. Après un troisième échec, les candidats à un certificat de capacité doivent en général compter avec un délai d'attente de deux ans avant de pouvoir se présenter de nouveau auxdits examens. Cette réglementation suscite souvent de l'incompréhension au sein de la branche des transports et engendre aussi fréquemment des difficultés pour les autorités cantonales responsables au moment de la prise de décision. Pour ces raisons, il est proposé de permettre aux personnes

concernées de répéter les examens en question aussi souvent qu'elles le souhaitent. Cette procédure est analogue à celle qui est prévue pour l'examen théorique complémentaire des conducteurs de camions et d'autocars, qui peut également être repassé aussi souvent que souhaité.

Art. 17, al. 1 et 2

Pour l'art. 17, al. 1, se référer aux explications concernant l'art. 10.

La teneur de l'art. 17, al. 2 est transférée dans l'annexe (ch. 3.3), dans une teneur remaniée conformément à la directive modificative (UE) 2018/645. Ainsi, la sécurité et la protection de la santé au travail sont désormais mentionnées parmi les sujets à enseigner en priorité.

Le droit de l'UE offre désormais la possibilité de comptabiliser d'autres formations dans la formation continue prescrite (marchandises dangereuses, transport d'animaux, etc.). En Suisse, des cours sur les marchandises dangereuses entrent déjà en ligne de compte dans la formation continue exigée selon l'OACP, en vertu de l'art. 17, al. 2, de l'ordonnance. La procédure de reconnaissance de ces cours est du ressort des cantons ou de l'Association des services des automobiles (asa). Le droit en vigueur dans notre pays permet également la reconnaissance d'autres cours (par ex. formation au transport d'animaux) pour la formation continue prescrite par l'OACP (cf. art. 17, al. 2, let. b, OACP et annexe, ch. 3.32, P-OACP).

Renonciation à la reprise de l'art. 10a de la directive modificative (UE) 2018/645

La Suisse ne souhaite pas, du moins dans un premier temps, participer au réseau d'exécution visé à l'art. 10a de la directive modificative (UE) 2018/645. Ledit réseau est une plateforme électronique pour l'échange d'informations sur les certificats d'aptitude professionnelle délivrés ou retirés concernant la formation ou la formation continue. La constitution de la plateforme en est à ses débuts. À l'heure actuelle, la forme concrète du réseau n'est pas encore suffisamment connue pour une adaptation du droit suisse. Par exemple, les justificatifs qui seront échangés n'ont pas encore été établis de manière définitive. Dans un premier temps, contrairement à la teneur de l'art. 10a de la directive modificative (UE) 2018/645, les informations échangées via le réseau porteront non pas sur les certificats d'aptitude professionnelle, mais sur les cartes de qualification de conducteur. Cela ne présente aucun avantage pour la Suisse, le risque d'abus étant bien plus élevé avec les certificats d'aptitude professionnelle établis par des prestataires de formation privés qu'avec les cartes de qualification de conducteur émises par des autorités publiques. Il est par ailleurs apparu, lors de l'atelier européen du 27 janvier 2021 sur la mise en place du réseau d'exécution, auquel la Suisse a participé parallèlement aux États-membres de l'UE, que ces derniers ne souhaitaient de loin pas tous prendre part à la plateforme. D'après la situation début octobre 2021, seuls le Danemark, la Finlande, le Luxembourg et la Slovaquie y participent actuellement. Enfin, si la Suisse ne se joint pas pour l'instant à la plateforme, elle ne sera pas pour autant confrontée à des problèmes ou à des désavantages lors de l'exécution ni en particulier lors de contrôles routiers effectués par la police ou de l'échange de documents étrangers contre des certificats de capacité suisses.

Par conséquent, il est prématuré à l'heure actuelle de régler, dans le droit national, une participation de la Suisse au réseau d'exécution. La Suisse continuera toutefois d'en suivre de près l'évolution, l'efficacité et les avantages éventuels ainsi que le nombre de participants. Elle se réserve en outre le droit de réexaminer la question dès que la plateforme sera terminée et opérationnelle dans les États-membres de l'UE conformément à la teneur de l'art. 10a de la directive modificative (UE) 2018/645.

Art. 18, titre, al. 2, 3 (nouveau) et 4 (nouveau)

Le titre est modifié et devient « Durée et structure ».

L'art. 18, al. 2 est adapté conformément à la modification du droit de l'UE. Désormais, il ne mentionne plus des « cours de un jour », mais des « cours isolés ». Ceux-ci doivent durer au moins 7 heures sans les pauses et pourront à l'avenir être répartis sur 2 jours consécutifs. Si l'expérience devait montrer que cette répartition entraîne dans la pratique des problèmes ou une baisse de la qualité de la formation continue, il serait possible d'apporter des adaptations en conséquence.

Dans le cadre de la consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire, le Conseil fédéral avait déjà proposé d'autoriser un module d'apprentissage en ligne de deux heures tout au plus sur une journée de formation de sept heures. Le nouveau droit de l'UE admet une proportion maximum de douze heures d'apprentissage en ligne sur l'ensemble des trente-cinq heures de formation continue obligatoire (annexe, ch. 1, let. c, de la directive [UE] 2018/645). À la place de cette durée maximum de douze heures, la Suisse souhaite permettre quinze heures d'apprentissage en ligne sur l'intégralité de la formation continue

obligatoire (35 heures). Des cours pilotes ont en effet montré que cette proportion de quinze heures d'apprentissage en ligne (ou de trois heures par cours isolé de sept heures) était la plus adaptée au système suisse. Si l'on considère l'ensemble des participants aux cours, le rapport de 12 heures sur 35 heures entre l'apprentissage en ligne et l'enseignement présentiel pourra, en moyenne, être respecté. Par conséquent, la transposition prévue ne devrait a priori pas entraîner un refus de l'UE de reconnaître l'équivalence de la législation suisse.

C'est pourquoi il sera désormais possible en Suisse de proposer un module d'apprentissage en ligne de trois heures au maximum pour chaque cours isolé de sept heures. Cinq jours tout au plus pourront s'écouler entre le module d'apprentissage en ligne et l'enseignement présentiel (al. 3), de manière à garantir une certaine continuité. L'organisation de cours isolés comportant un module d'apprentissage en ligne est réglée en détail au ch. 4 de l'annexe (al. 4). Ce dernier prescrit notamment que le module d'apprentissage en ligne doit être suivi en premier et achevé par un test en ligne. La réussite de ce dernier est une condition sine qua non pour accéder à l'enseignement présentiel. Il est aussi prévu qu'un test de niveau devra être passé avec succès au début de l'enseignement présentiel. L'annexe règle également la reconnaissance et l'évaluation des prestataires de cours comportant un module d'apprentissage en ligne.

Art. 20, let. b

La disposition en question a seulement fait l'objet d'une adaptation rédactionnelle (remplacement de « Communauté européenne » par « Union européenne »).

Art. 24

L'article est abrogé, car les simulateurs sont examinés dans le cadre de la supervision ordinaire assurée par les cantons (art. 26, al. 1, let. e, OACP). Leur utilisation ne requiert donc plus l'autorisation de l'OFROU. De même, la disposition analogue de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite⁸ (OMCo), qui prévoit l'obligation d'obtenir une autorisation de l'OFROU pour l'utilisation de simulateurs, sera abrogée (art. 12 OMCo) dans le cadre de la révision de l'OMCo. Cette révision a déjà débuté et les modifications apportées devraient entrer en vigueur l'année prochaine.

Art. 26, al. 1, let. h, et 3, seconde phrase

Les modifications apportées sont une adaptation à l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014. Étant donné qu'à la suite de cet arrêt, l'OFROU n'est plus autorisé à accorder des dérogations à certaines dispositions pour prévenir les cas de rigueur, cette compétence doit être octroyée aux cantons. La procédure applicable à l'avenir sera donc similaire à celle prévue dans l'OAC (cf. Instructions de l'OFROU du 18 novembre 2019 concernant la délivrance d'autorisations exceptionnelles conformément à l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière [OAC]). À l'occasion de la consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire, une majorité des participants avait demandé qu'il soit explicitement fait mention dans l'OACP de la possibilité pour les autorités cantonales d'octroyer des dérogations individuelles et concrètes.

Art. 27, al. 3 et 4

Les dispositions en question sont obsolètes et peuvent donc être abrogées.

Art. 27a, al. 1, phrase introductive et let. a et b, al. 2, 3, phrase introductive et let. a et b, et al. 5

Les dispositions transitoires relatives à la modification du 22 octobre 2008 formulées à l'art. 27a sont modifiées comme suit : les al. 1 et 3 font l'objet d'une adaptation formelle ; les al. 2 et 5 sont abrogés, étant devenus obsolètes.

Annexe

Le titre de l'annexe est abrégé et devient ainsi « Obtention et prolongation des certificats de capacité ».

Annexe, ch. 1

En plus des connaissances et des aptitudes requises, les compétences nécessaires sont désormais citées explicitement dans les objectifs d'apprentissage pour les examens théorique et pratique prescrits par l'OACP. Proposée par le Conseil fédéral dans le cadre de la consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire, cette modification avait reçu l'aval de la majorité des participants. Le ch. 1.4 se réfère seulement à la transmission et à l'acquisition de connaissances liées au transport de marchandises et de

⁸ RS 741.522

personnes ainsi qu'aux exigences qui en découlent ; il ne traite pas de questions relatives au droit de la responsabilité.

Annexe, ch. 2

Les ch. 1 à 3 en vigueur figurent désormais au ch. 2 « Connaissances et aptitudes », dans une teneur modifiée conformément au nouveau droit européen (directive modificative [UE] 2018/645). Certains points ont été supprimés, d'autres ont été complétés, et des éléments ont été ajoutés. Les chiffres concernés sont les suivants : 2.112, 2.113, 2.114 (entièrement nouveau), 2.121, 2.141, 2.142, 2.221, 2.321 et 2.331.

Les connaissances et les aptitudes requises englobent l'utilisation de dispositifs d'aide à la conduite et la capacité à optimiser la consommation de carburant, dans le but d'améliorer la sécurité routière et de promouvoir une conduite respectueuse de l'environnement.

Annexe, ch. 3

Désormais, l'organisation de la formation continue est réglée en détail. Le ch. 3.1 énonce les principes de l'enseignement à visée pratique. Le ch. 3.2 fixe le nombre maximum de participants. Le ch. 3.3 reprend l'art. 17, al. 2, tandis que le ch. 3.4 se réfère à l'art. 10.

Annexe, ch. 4

Comme l'ont montré des essais-pilotes réalisés en matière de cours isolés comportant un module d'apprentissage en ligne, cette forme d'enseignement est concluante pour la formation continue. Pour éviter que ledit module soit suivi par un tiers à la place du chauffeur, il devra être achevé par un test en ligne, et un test de niveau devra aussi être réussi au début de l'enseignement présentiel. Le ch. 4 de l'annexe règle les modalités de l'organisation de cours isolés comportant un module d'apprentissage en ligne ainsi que la reconnaissance et l'évaluation des prestataires de cours.