



Q402-0890

Questionnaire pour la consultation

Révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière concernant le cours de sensibilisation à la circulation routière

ainsi qu'à la

Ordonnance de l'OFROU sur le cours de sensibilisation à la circulation routière (OCSCR)

Avis déposé par :

Canton Association Organisation Autres milieux intéressés

Expéditeur :

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Effingerstrasse 8 | Case postale

CH-3001 Berne

+41 31 552 18 20

info@L-drive.ch

Important :

Veuillez envoyer votre prise de position électronique en version Word et PDF jusqu'au **30.09.2024** à l'adresse électronique suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Questions

Projet d'ordonnance sur l'admission à la circulation routière (OAC) :

1. Êtes-vous d'accord avec le fait que le cours sur la théorie de la circulation doit désormais être suivi avant l'examen théorique de base (art. 13, al. 1^{er} P-OAC) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

Nous considérons que le déplacement de l'enseignement de l'éducation routière (ECR) avant l'examen théorique de base est judicieux et approprié. Cette modification permet aux élèves d'aborder très tôt les aspects fondamentaux de la conduite, y compris le SAV. Dans la mesure où les connaissances de base peuvent effectivement être transmises de manière fondée, cela conduit à une réflexion approfondie sur les contenus et favorise dès le début une formation à la conduite identique pour tous, au service de la sécurité routière.

La condition préalable est toutefois que l'on accorde suffisamment de temps à l'enseignement de l'éducation routière et que l'on utilise des moyens d'enseignement uniformes et agréés. C'est la seule façon de garantir que les futurs élèves conducteurs reçoivent un enseignement uniforme, complet et de qualité chez tous les prestataires de l'ACE, afin qu'ils puissent répondre correctement aux questions correspondantes de l'examen théorique de base.

2. Êtes-vous d'accord pour que le cours de sensibilisation à la circulation routière puisse désormais être suivi au plus tôt six mois avant d'atteindre l'âge minimum (art. 18, al. 2, P-OAC) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

L'art.18, al. 2, stipule désormais que l'ACE peut être suivi au plus tôt six mois avant d'atteindre l'âge minimum. Afin d'éviter une réglementation trop rigide avec un âge minimum fixe, il convient de procéder de la même manière que pour l'examen théorique de base (BTP) (art. 13, al. 1 bis, OAC), à savoir que le CCU peut être passé au plus tôt six mois **avant l'âge minimum prescrit**. Il s'agit d'éviter que le CCA soit passé par des personnes trop jeunes et qu'il s'écoule ainsi inutilement beaucoup de temps entre le CCA et le BTP. Afin de laisser suffisamment de temps aux conducteurs novices pour passer le CCA avant le BTP, il est prévu que celui-ci ne puisse être passé que six mois avant l'âge minimum requis.

Nous sommes en principe très favorables à cette réglementation. Nous souhaitons toutefois attirer l'attention sur le fait que les titulaires de la cat. A1 passent le CCA à l'âge de 14 ans et demi. D'une part, c'est très jeune, et d'autre part, il s'écoule une période très longue jusqu'à l'âge de 17 ans pour la cat. B, le délai est relativement long (à cet âge), de sorte qu'en cas de changement de catégorie, le CCA déjà effectué n'est plus que d'une utilité limitée (notamment en ce qui concerne les thèmes de l'automatisation et des systèmes d'alarme). Nous souhaitons donc que le Conseil fédéral se réserve expressément le droit de procéder à des adaptations à cet égard, si nécessaire.

3. Êtes-vous d'accord pour que les cantons, dans le cadre de leur devoir de surveillance au sens de l'art. 24 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite, contrôlent la qualité du cours sur les connaissances de la circulation routière ainsi que des moyens d'enseignement et puissent déléguer cette activité à des tiers (art. 18, al. 6, P-OAC) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

L'art. 18, al. 6, stipule désormais expressément que les cantons contrôlent la qualité du cours sur la circulation routière ainsi que celle des moyens d'enseignement dans le cadre de leur obligation de surveillance au sens de l'art. 24 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite. Ils peuvent déléguer cette activité à des tiers.

L-drive Suisse salue explicitement cette idée et est prêt à soutenir les cantons dans ce sens. En conséquence, une telle tâche devrait être déléguée par les cantons à un organe national. Ce n'est qu'ainsi que l'assurance qualité du contenu des cours et du matériel pédagogique pourra être uniformisée au niveau national.

Pour l'approbation du matériel pédagogique, le groupe de travail "Révision de l'AEAI" a demandé un contrôle de qualité par un organe spécialisé. Cette proposition a été rejetée. Cela est pourtant absolument nécessaire pour garantir la qualité de la transmission des connaissances et pour que les questions correspondantes de l'examen théorique de base puissent être traitées. Du point de vue de L-drive Suisse, cette situation doit être corrigée. Les fabricants de matériel pédagogique devraient avoir l'obligation de faire approuver leurs offres de produits par un comité d'experts. Si les organisateurs de cours ont recours, au choix, à d'autres supports de cours (documentations), ceux-ci doivent également être contrôlés au préalable.

Le respect du nouveau contenu des cours doit en outre être assuré par des auditeurs formés, au moyen d'un catalogue de critères (liste de contrôle) uniforme dans toute la Suisse. Le catalogue de critères devrait également contenir des exigences relatives à la profondeur et à l'étendue des éléments de contenu ainsi qu'aux aspects méthodologiques et didactiques. En l'absence de directives claires sur le matériel pédagogique à utiliser, le contrôle est arbitraire, car les auditeurs ne peuvent pas s'appuyer sur une base nécessaire (comme l'étendue, la qualité, le contenu).

Les critères doivent être convenus et définis avec L-drive Suisse, ainsi que vérifiés/audités, et les sanctions correspondantes doivent pouvoir être appliquées.

4. Êtes-vous d'accord pour que les contenus du cours sur la théorie de la circulation fassent désormais partie intégrante de la matière d'examen de la théorie de base et qu'ils puissent donc être interrogés lors de l'examen de la théorie de base (art. 13, al. 1, OAC en relation avec l'annexe 11 P-OAC) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

Il est important que les nouveaux contenus du VKU fassent également partie du contenu de l'examen théorique de base BTP. C'est la seule façon d'augmenter la pertinence des connaissances acquises ainsi que la motivation du groupe cible à aborder

ces sujets. Le manque d'expérience ainsi que le comportement à risque des jeunes sont justement les principales raisons du taux d'accidents élevé des nouveaux conducteurs. Dans ce sens, lors de la refonte de l'examen théorique de base, l'intégration de questions sur la perception des dangers (test de perception des dangers) est un élément essentiel pour réduire le nombre d'accidents chez les nouveaux conducteurs. De tels tests sont déjà utilisés dans certains pays européens comme instruments efficaces pour contrer le manque d'expérience. Il faut également intégrer des questions sur les motifs de conduite et les attitudes (sur la base de la matrice GDE) qui contribuent à un comportement routier sûr, ainsi que sur les systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation.

Projet d'ordonnance de l'OFROU sur le cours de sensibilisation à la sécurité routière (OCSR) :

5. Êtes-vous d'accord avec le contenu du cours sur les connaissances de la circulation, en particulier avec le fait que le thème des systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation (SAC) soit désormais intégré dans le cours sur les connaissances de la circulation (annexe E-OCVM) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

Nous sommes tout à fait favorables à l'intégration du thème des systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation comme bloc d'enseignement dans l'ACE. Compte tenu de la diffusion croissante de ces technologies, il est essentiel que les apprentis conducteurs apprennent à connaître leur fonctionnement, leurs limites et leurs risques. Cela contribue considérablement à la sécurité routière et prépare les élèves conducteurs de manière optimale aux défis de la circulation routière moderne. Il est toutefois plus que douteux que le fait que certains élèves conducteurs doivent attendre entre l'obtention de l'ACE et l'application (les 14 ½ ans de la cat. A1 entrent en contact avec le SAV au plus tôt à 17 ans -> voir aussi nos remarques sur la question 2).

Il convient toutefois de souligner que les nouveaux conducteurs ne sont pas les seuls à devoir se familiariser systématiquement avec la thématique des systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation. Au contraire, ce thème concernera dans les années à venir tous les automobilistes et motocyclistes dans le cadre de l'automatisation croissante. Dans l'optique de l'apprentissage tout au long de la vie, le thème de l'automatisation et des systèmes d'assistance à la conduite doit être intégré dans une formation continue (obligatoire) pour tous. Nous renvoyons également à ce sujet à notre prise de position du 30 janvier 2024 dans le cadre de la consultation sur l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA).

Autres remarques sur les projets de modification :

6. Avez-vous d'autres remarques à formuler sur les modifications d'ordonnance proposées ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

Selon la planification actuelle, l'intégration de la FAS dans l'AEU réduit considérablement le temps disponible pour d'autres sujets. Cela est loin d'être suffisant pour transmettre les connaissances de base nécessaires. Le VKU reste un "blanchiment rapide".

Nous demandons donc

- d'augmenter le nombre total d'heures de cours de VKU à au moins 16 heures. Cette augmentation est nécessaire pour répondre aux exigences accrues, à la diversité élargie des thèmes, ainsi qu'à l'examen théorique de base.
- que seuls des moyens d'enseignement contrôlés et homologués peuvent être utilisés, de sorte que l'enseignement réponde à la qualité nécessaire et que les futurs élèves conducteurs disposent des documents requis pour pouvoir se préparer à l'examen théorique de base après l'ACE.

Justification :

Par le passé, l'ACE a toujours été complétée et élargie sur le plan thématique, sans toutefois mettre à disposition les ressources temporelles nécessaires. Dernièrement, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur l'admission à la circulation routière OAC en 2018 (Opera-3), on a déjà réduit la formation et le perfectionnement en réduisant de deux à un jour l'obligation de formation continue pour les cours de CFC. Dans le cadre de cette réduction, davantage de contenus d'apprentissage ont été déplacés vers la formation de base et donc aussi vers le CFC. Il est donc impératif de tenir compte des exigences accrues en matière de formation de base en augmentant le nombre d'heures d'enseignement dans le CUA. Ce n'est qu'ainsi qu'une formation approfondie peut être garantie, sachant qu'avec un TC moderne, les bases sont posées pour l'ensemble de la carrière de mobilité automobile et motocycliste. De plus, la directive actuelle de l'OAC stipule que "le programme-cadre doit montrer comment les objectifs visés à l'art. 18, al. 4, OAC peuvent être atteints. Il n'est pas nécessaire de transmettre tous les contenus énumérés". Cette remarque montre que l'étendue des thèmes est manifestement déjà trop importante et que les moniteurs:trices de conduite doivent procéder à une réduction didactique. Mais comme l'ensemble du contenu doit désormais être enseigné (!), le temps nécessaire doit également être mis à disposition.

Nous demandons en outre que l'art. 9 P-OCCE soit supprimé sans être remplacé, étant donné que la participation aux cours est enregistrée électroniquement (art. 8, al. 2, P-OCCE), qu'aucune attestation physique n'est déjà remise aujourd'hui et que la réussite de l'examen théorique de base est la preuve de l'accomplissement du CCA.

Dans l'annexe 11, chiffre II. 1.2.4 Règles pour une utilisation du véhicule respectueuse de l'environnement, l'accent est en outre toujours mis sur les véhicules commutés. Aucune attention n'est accordée aux automates ou aux véhicules électriques. Nous estimons que les points suivants devraient être pris en compte :

- Influence du choix des vitesses ; mode Eco
- Accélération
- Position de l'accélérateur
- Montée / descente

- Anticiper / Distance
- Coupure de la poussée
- Voile
- Profiter de l'élan
- Conduite constante.