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
Division Circulation routière

Berne, le 19 décembre 2025

Révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière en ce qui concerne le cours de théorie de la circulation

Ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC)

Rapport sur les résultats de la consultation

Table des matières

1 Introduction 4

1.1 Contexte 4

1.2 Contenu du projet 4

1.3 Déroulement de la procédure de consultation 4

2 Avis 5

2.1 Prises de position reçues 5

2.2 Procédure d'évaluation des avis 6

3 Le projet en détail 7

3.1 Révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) 7

3.1.1 CTC avant l'examen théorique (question 1) 7

3.1.2 CTC au plus tôt six mois avant d'avoir atteint l'âge minimum requis (question 2) 10

3.1.3 Contrôle de qualité CTC et matériel de cours (question 3) 13

3.1.4 CTC comme partie intégrante de la matière de l'examen théorique de base (question 4) 16

3.2 Ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC)(question 5) 18

3.3 Remarques (question 6) 23

Annexe 1 : Participants à la consultation 28

Résumé des principaux résultats

La révision proposée a été très bien accueillie, en particulier l'intégration de la thématique des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (SAC) dans le cours de théorie de la circulation (CTC), ainsi que l'examen futur de ces contenus lors de l'épreuve théorique de base a suscité une large adhésion. Les participants ont souligné qu'il est essentiel que les nouveaux contenus du CTC soient inclus dans l'examen théorique de base, afin de renforcer la pertinence des apprentissages et la motivation du public cible à s'engager sur ces questions. Cela permet de consolider le rôle du CTC et de favoriser la réflexion sur les questions liées à la sensibilisation au trafic. Pour améliorer la sécurité routière, l'intégration des SACA dans le programme de formation est jugée centrale. Il convient toutefois de mettre en évidence non seulement les avantages, mais aussi les limites de ces systèmes. Il a également été relevé que le déplacement du CTC avant l'examen théorique de base, mesure saluée, nécessitera des adaptations des applications spécialisées, pour lesquelles un délai suffisant devra être prévu.

Les retours critiques se sont limités à des aspects spécifiques du projet. Plusieurs participants ont exprimé des réserves quant au contrôle de la qualité du matériel de cours par les cantons : une telle tâche ne saurait, en pratique, relever de leur responsabilité. La garantie de qualité doit être assurée au niveau national. Déléguer cette mission – par exemple à l'asa – est jugé indispensable. Il a également été relevé que les contenus à enseigner dans le CTC sont très détaillés. Une augmentation du nombre total d'heures du CTC ou une pondération et priorisation des thèmes à enseigner a été proposée comme alternative.

1 Introduction

1.1 Contexte

L'Office fédéral des routes (OFROU) a révisé pour la dernière fois en 2020 ses directives relatives au cours de théorie de la circulation dans le cadre de l'entrée en vigueur du premier paquet de la révision des dispositions relatives au permis de conduire, lesquelles sont entrées en vigueur le 1er janvier 2021. Les travaux menés à l'époque, et en particulier la consultation des parties prenantes, ont montré qu'une refonte fondamentale des directives était nécessaire. À l'avenir, le CTC ne doit plus être régi par des directives de l'OFROU, mais par une ordonnance officielle de l'OFROU. Cette évolution tient compte d'un arrêt du Tribunal fédéral[1], selon lequel les obligations issues de directives de l'OFROU ne sont pas juridiquement contraignantes, celles-ci ne pouvant être publiées conformément à la loi sur les publications (LPubl)[2].

1.2 Contenu du projet

La présente révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation (OAC)[3] prévoit que le cours de théorie de la circulation (CTC) soit à nouveau suivi avant l'examen théorique de base, comme c'était le cas jusqu'en 2003. Cette solution apparaît aujourd'hui plus judicieuse et plus appropriée, et devrait contribuer à renforcer la sécurité routière. Les candidats au permis de conduire s'interrogent ainsi dès le début, dans le cadre du CTC, sur leurs motivations à conduire conduite et abordent des thématiques telles que les systèmes d'aide et d'automatisation, qui doivent désormais être intégrés de manière approfondie au cours – avant même de commencer la pratique de la conduite après l'examen théorique de base. De plus, l'ensemble de la formation à la conduite peut leur être présenté dès le départ. Étant donné le rôle central du CTC dans la formation, ses contenus doivent également être examinés lors de l'examen théorique de base, ce qui constitue une autre proposition de la révision. Afin d'éviter que le CTC ne soit suivi par des personnes trop jeunes et qu'un délai excessif ne s'écoule entre le cours et l'examen théorique de base, il est recommandé que le CTC puisse être suivi au plus tôt six mois avant l'âge minimal requis. Enfin, il est proposé que les cantons contrôlent, dans le cadre du devoir de surveillance qui leur incombe en vertu de l'art. 24 de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo)[4], la qualité du cours de théorie de la circulation ainsi que des moyens didactiques et qu'ils puissent déléguer cette tâche à des tiers.

1.3 Déroulement de la procédure de consultation

Le Conseil fédéral a lancé la procédure de consultation le 7 juin 2024. La consultation a duré jusqu'au 30 septembre 2024. Ont été invités les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales ainsi que d'autres milieux intéressés. Les destinataires disposaient des documents[5] suivants :

- lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation ;
- projet de modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) ;
- projet d'ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC) ;
- rapport explicatif relatif à la révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière en ce qui concerne le cours de théorie de la circulation et de l'ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC) ;
- aperçu synoptique des modifications prévues de l'OAC ;
- questionnaire ;
- liste des destinataires.

---

1 Arrêts 2C_75 2019 et 2C_76 2019 du 12 novembre 2019

2 Loi sur les publications officielles du 18 juin 2004 (LPubl ; RS **170.512**)

3 Ordonnance réglant l'admission à la circulation du 27 octobre 1976 (OAC ; RS **741.51**)

4 Ordonnance sur les moniteurs de conduite du 28 septembre 2007 (OMCo ; RS **741.522**)

5 Les documents de la consultation sont disponibles sur le site web des autorités fédérales suisses : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2024 > DETEC > Procédures de consultation 2024/50.

La consultation portait également sur les projets de révision de l'OSR et de l'OAO. Après la consultation, ces projets d'ordonnance seront traités dans le cadre de deux procédures distinctes, ce qui explique l'établissement de deux rapports de résultats séparés. Le présent rapport se limite aux données concernant l'OAC.

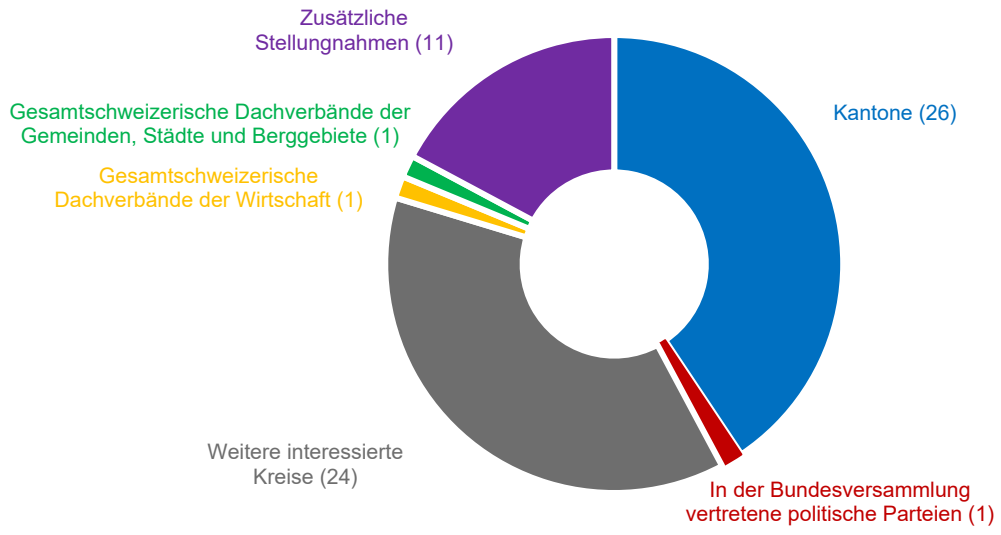
2 Avis

2.1 Prises de position reçues

Au total, 163 destinataires ont été invités à prendre position sur le projet (26 cantons, 11 partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, 11 associations faîtières nationales et 115 autres milieux intéressés). Parmi eux, **53[6] ont remis leur prise de position dans le délai imparti**, dont l'ensemble des 26 cantons et un parti[7]. 110 personnes invitées ne se sont pas prononcées, parmi lesquels figuraient notamment les destinataires supplémentaires contactés au sujet du CTC ainsi que les institutions sollicitées dans les domaines de la recherche et de l'enseignement.

En plus des 53 prises de position des destinataires contactés, **onze autres réponses ont été soumises par des différents cercles** qui n'ont pas été expressément invités. Le nombre d'avis reçus s'élève donc à **64** au total.

Fig. 1 : Prises de position reçues



n = 64 Stellungnahmen

La majorité des prises de position ont été transmises au moyen du questionnaire préétabli. Celui-ci comporte six questions et est structuré en fonction des modifications de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation (OAC) ainsi qu'à la nouvelle ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC). Le questionnaire comprend une partie quantitative (approbation de modification (OUI), rejet de la modification (NON) ou sans avis / non concerné) et une partie qualitative (remarques/proposition de modification). Les participants ont parfois exprimé leurs préoccupations uniquement par écrit (sans questionnaire) et à plusieurs reprises (p. ex. sous forme de remarque dans

[6] Trois destinataires ont expressément renoncé à formuler une prise de position par courriel ou par écrit : l'Association des communes suisses (ACS), l'Union patronale suisse (UPS) et RoadCross Suisse. La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP) a fait savoir par e-mail qu'elle acceptait les modifications dans la mesure où elle était concernée. Toutefois, comme elle n'a pas précisé dans quelle mesure elle était concernée par les différentes modifications, la prise de position de la CSSP ne peut être prise en considération et n'est donc pas comptabilisée parmi les réponses reçues.

[7] Les avis sont disponibles sur le site web des autorités fédérales suisses : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2024 > DETEC > Procédures de consultation 2024/50 > Avis OAC. Remarque : les avis qui ont été envoyés uniquement par e-mail ou via le formulaire de contact de l'OFROU ne sont pas inclus dans le document PDF contenant les avis.

le questionnaire et dans la lettre d'accompagnement). Les prises de position de certains participants se révèlent très similaires, voire presque identiques.

2.2 Procédure d'évaluation des avis

Sur les 53 avis reçus, 51 ont été transmis au moyen du questionnaire. Parmi les réponses reçues au moyen du questionnaire, tous les répondants ont (au moins partiellement) rempli la partie quantitative du questionnaire, dans laquelle ils pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications proposées, ou s'ils ne souhaitaient pas se prononcer ou n'étaient pas concernés. Pour ce qui est des deux prises de position transmises sans questionnaire (UDC et SUVA), l'UDC a indiqué par écrit qu'il est important, pour l'avenir, que les systèmes d'aide et d'automatisation soient enseignés clairement dans le cadre des cours de conduite pratiques, afin de renforcer la sécurité routière. La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents SUVA a exprimé dans un courrier qu'elle saluait les modifications prévues de l'OAC. La Conférence des commandantes et des commandants des polices cantonales (CCPCS) s'est référée à la prise de position de la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS). L'Association suisse des chefs de police municipale (SCPVS) s'est référée à la prise de position de la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS). Dans l'évaluation quantitative, les notes de bas de page précisent la manière dont ces prises de position ont été prises en considération pour chaque question.

Sur les 11 prises de position émanant de différents cercles, 10 ont été transmises au moyen du questionnaire. Parmi les réponses reçues au moyen du questionnaire, tous les répondants ont (au moins partiellement) rempli la partie quantitative du questionnaire, dans laquelle ils pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications proposées, ou s'ils ne souhaitaient pas se prononcer ou n'étaient pas concernés. Les questionnaires soumis par Corsin Pfister, Markus Rohr et Sarah Dähler sont comptabilisés comme une seule prise de position, puisqu'il s'agit de réponses identiques transmises via le GT Vélo des VERT·ES de la Ville de Zurich. La 11e prise de position (M. Erhart, un particulier) a été déposée via le formulaire de contact de l'OFROU. La partie quantitative du questionnaire a été complétée dans la mesure du possible sur la base des remarques formulées et prise en considération dans l'évaluation quantitative.

L'évaluation qualitative des remarques reçues a été réalisée selon un processus en plusieurs étapes. Dans un premier temps, l'ensemble des contributions transmises par questionnaire et/ou par écrit ont été condensées et intégrées dans un tableau. Les avis similaires émanant de différents participants ont été regroupées et résumés dans une seule déclaration. Le recueil des avis ainsi que l'attribution de ces déclarations aux divers participants s'accompagnent toutefois inévitablement d'une certaine approximation. Le texte exact de chaque avis est disponible dans le dossier complet de la consultation, sur le site Internet de la Chancellerie fédérale (Avis OAC).

Le code couleur suivant a été appliqué pour l'évaluation qualitative :

- bleu pour les cantons,
- noir pour les autres destinataires,
- vert pour les avis supplémentaires,
- **gras** pour les participants ayant sélectionné plusieurs options de réponse à certaines questions du questionnaire.

3 Le projet en détail

3.1 Révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

3.1.1 CTC avant l'examen théorique (question 1)

Acceptez-vous que le cours de théorie de la circulation doive être suivi avant l'examen théorique de base (art. 13, al. 1ter P-OAC) ?

Évaluation quantitative

				Nombre	Part (en %)	
	OUI	**NON**	**Sans avis / non concerné**	**Total**	**OUI**	**NON**
1 Cantons	20	6	0	26	77 %	23 %
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			0	0	0 %	0 %
3 Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national[8]	0	0	0	0	0 %	0 %
4 Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national			1	1	0 %	0 %
5 Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	3[9]	0	2[10]	5	60 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	9	2	3	14	64 %	14 %
5.3 Autres associations nationales	2	0	0	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	1[11]	0	1	2	50 %	0 %
5.5 Recherche et enseignement				0	0 %	0 %
5.6 Autres			1	1	0 %	0 %
5.7 Destinataires supplémentaires cours de théorie de la circulation (CTC)				0	0 %	0 %
6 Avis supplémentaires	4	3[12]	2	9	44 %	33 %
Total	**39**	**11**	**10**	**60**	**65 %**	**18 %**

Évaluation qualitative Déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« OUI » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, **Union des villes**, CCCS, CCPCS, asa, ACS, BPA, L-drive, Pro Velo, routesuisse, TCS, Velosuisse, VFAS, ATE, FSA, Swissdrive, Cycla, FOR, Brunner, USA

La modification est saluée. Elle contribue à renforcer le cours de théorie de la circulation. Des adaptations devront toutefois être apportées aux applications spécialisées ainsi qu'au CTC/formation pratique de base des élèves motocyclistes dans sari.	AI, AR, NW, SZ, UR asa

[8] Dans le questionnaire, l'Union des villes suisses (UVS) a coché pour chacune des six questions à la fois « OUI » et « sans avis / non concerné ». Cette réponse ne peut pas être prise en considération dans l'évaluation quantitative, puisqu'il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit réellement d'un accord ou d'une absence d'avis / non concerné.

[9] La CCPCS se réfère par écrit à la prise de position de la CCCS, laquelle a répondu « OUI » à la question 1. Cette réponse est prise en considération.

[10] La SCPVS se réfère par écrit à la prise de position de la CDSVS, laquelle a répondu « OUI » à la question 1. Cette réponse est prise en considération.

[11] La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA) a indiqué par écrit : « Nous avons examiné les modifications dans le cadre de la révision partielle de l'OSR et de l'OAC. Nous saluons les changements prévus dans l'OAC. » La réponse à la question 1 a été considérée comme un « OUI ».

[12] M. Othmar Erhart a transmis une prise de position en tant que particulier, sans remplir le questionnaire. Sa déclaration écrite : « *Je suis d'avis, (...), que le cours de théorie de la circulation trouve sa juste place après l'examen théorique* » a été interprétée comme un « NON » à la question 1.

	FR
Pour que les thèmes de la théorie de la circulation puissent être intégrés dans les questions de l'examen théorique, il est nécessaire que le cours de de théorie soit suivi avant l'examen théorique.	SG
Nous souscrivons à la modification. Elle renforce le cours de théorie de la circulation. Des adaptations devront toutefois être apportées aux applications spécialisées ainsi qu'au CTC/formation pratique de base des élèves motocyclistes dans sari. Le suivi du cours avant l'examen théorique de base améliore la préparation des élèves conducteurs, accroît la sécurité routière, favorise une progression d'apprentissage plus efficace, stimule la motivation et contribue à réduire les maladresses potentielles dans le trafic.	SH
Nous acceptons la participation au cours de théorie de la circulation avant l'examen théorique. Cela semble pertinent tant du point de vue technique que pédagogique. Toutefois, certaines questions de procédure demeurent ouvertes et ne sont pas clarifiées dans les explications ou dans le texte de l'ordonnance. Qui doit enregistrer le CTC ? Jusqu'ici, cette tâche incombait aux prestataires, lesquels s'appuyaient sur les données fournies par le service des automobiles. Si le CTC a lieu avant tout contact de la cliente/du client avec le service des automobiles, il n'est pas garanti que les données transmises soient correctes. Disposition transitoire : que se passe-t-il lorsqu'un candidat échoue à l'examen le 31.12.2025 ? Doit-il suivre un nouveau CTC avant le prochain examen ?	SO
	TI
	VS
Le changement de système renforce le sens et l'objectif de la théorie de la circulation.	ZG
Nous accueillons favorablement la nouvelle réglementation du processus d'obtention du permis d'élève conducteur. Bien que les documents de consultation ne le précisent pas explicitement, nous supposons que le déroulement de la procédure, avec la modification concernant le cours de théorie de la circulation, se présentera désormais comme suit : 1. Demande de permis d'élève conducteur (contenu inchangé) 2. Attribution du numéro FABER 3. Participation au cours de théorie de la circulation 4. Examen théorique 5. Délivrance du permis d'élève conducteur Si tel est le cas, nous n'avons aucune remarque supplémentaire à formuler. Sinon, deux points doivent être relevés. 1. L'examen par un spécialiste de la médecine du trafic pour vérifier l'aptitude à la conduite doit intervenir au début de la procédure, avant le suivi du cours de théorie de la circulation. À défaut, les autorités seraient confrontées à un surcroît de travail administratif et la clientèle à des coûts inutiles. 2. Sans la génération et l'attribution en temps utile du numéro FABER, l'administration et le contrôle du processus seraient impossibles, ou du moins fortement entravés avec les instruments actuels.	ZH
La majorité des corps ne se considère pas concernée par cette question.	CCCS, CCPCS
Le BPA salue le nouvel ordre dans lequel se déroulera le cours de théorie de la circulation et l'examen théorique de base. Afin de maximiser l'effet positif sur la sécurité routière, il est toutefois essentiel que les nouveaux contenus du CTC soient dûment intégrés et évalués dans l'examen théorique. Pour la mise en œuvre, les points mentionnés dans la réponse à la question 4 revêtent une importance particulière.	BPA
Nous estimons qu'il est pertinent et approprié de déplacer le cours de théorie de la circulation avant l'examen théorique de base. Cette modification permet aux élèves conducteurs de se familiariser dès le début avec les aspects fondamentaux de la conduite, y compris les systèmes d'aide et d'automatisation (SAC). Dans la mesure où les connaissances de base peuvent être transmises de manière efficace, elle favorise une compréhension approfondie des contenus et contribue dès le début à une formation identique pour tous, bénéfique pour la sécurité routière.	L-drive

Cette approche présuppose toutefois que le cours de théorie de la circulation soit dispensé pendant une durée suffisante et avec des supports pédagogiques uniformes et agréés. Ce n'est qu'à cette condition que l'on peut garantir un enseignement cohérent, complet et de haute qualité, permettant aux élèves conducteurs de répondre correctement aux questions de l'examen théorique de base.

routesuisse

Nous saluons le fait de rendre obligatoire la participation au cours de théorie de la circulation avant l'examen théorique de base. Le contenu révisé du CTC offre une excellente opportunité de faire le lien avec l'efficacité potentielle de l'examen théorique de base.

L'expérience a toutefois montré que la modification de l'OAC du 01.01.2021 a eu des effets négatifs sur la qualité des élèves conducteurs, nombre d'entre eux ayant couvert le temps d'exercice supplémentaire uniquement par des leçons privées voire en ne suivant aucune leçon de conduite du tout. Le nouvel ordre permettrait aux moniteurs de conduite d'exercer une influence positive sur les futurs élèves conducteurs. Il sera néanmoins essentiel que la qualité de l'évaluation des connaissances dans l'examen théorique augmente. Il est donc important que les questions soient d'un niveau élevé. C'est la seule façon d'assurer un bon niveau de qualité des prestataires proposant le CTC. Il serait aussi judicieux de structurer l'examen en fonction des quatre blocs de contenu.

Enfin, l'intégration de nouveaux formats de questions – par ex. analyses vidéo ou mises en situation comportementales avec marge d'interprétation – est jugée souhaitable. Cela rendrait l'examen plus moderne et adapté à son époque.

Swissdrive

Rejet de principe (« NON » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)
AG, BE, GE, GL, LU, VD, UPSA, ASETA, Jung, Entrepreneurs Suisse

La réglementation proposée est en soit jugée pertinente et compréhensible, mais sa mise en œuvre impliquerait un effort disproportionné par rapport au bénéfice attendu.

Des modifications substantielles des processus cantonaux de traitement des demandes de permis d'élève conducteur seraient nécessaires, notamment :

- Chaque personne devrait recevoir au moins un courrier supplémentaire afin de prouver son droit à participer au cours et d'assurer la confirmation de la participation dans le système SARI (système de gestion, d'enregistrement et d'information). De plus, l'application centrale Viacar utilisée par le service des automobiles du canton d'Argovie devrait être adaptée en conséquence.
- La disposition transitoire (art. 151q de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, OAC) est déterminante pour les personnes ayant réussi l'examen théorique mais devant encore suivre le cours de théorie de la circulation (CTC). Nous partons du principe que les personnes ayant déposé une demande de permis d'élève conducteur selon l'ancien droit, mais n'ayant pas réussi l'examen théorique avant le 31 décembre 2025, devront obligatoirement suivre le CTC avant de se présenter à un nouvel examen théorique à partir du 1er janvier 2026.

AG

Le Conseil-exécutif du canton de Berne propose d'utiliser le numéro AVS pour identifier les personnes et de restructurer le formulaire de demande afin qu'il puisse être saisi numériquement (cf. réponse à la question 6), tout en plaçant la vérification des exigences médicales de base comme première étape du processus.

L'intégration actuelle des participants au cours CTC/formation pratique de base des élèves motocyclistes via Sari n'est pas compatible avec les nouvelles dispositions. Il convient de noter que les personnes qui suivent le cours avant d'avoir atteint l'âge minimal requis ne disposent pas encore d'un code FABER attribué par l'autorité de délivrance et ne peuvent donc pas être enregistrées dans Sari.

De plus, si quelqu'un suit le cours avant l'âge minimal requis, il faut aussi tenir compte du fait que les exigences médicales de base (questions de santé et test de la vue) n'ont pas encore pu être vérifiées par l'autorité compétente. Il est donc possible que quelqu'un suive le cours CTC sans remplir les conditions requises.

Après le 31 décembre 2025, une incertitude subsiste concernant les candidats ayant échoué à l'examen théorique : doivent-ils d'abord suivre le CTC ou peuvent-ils continuer à être traités selon l'« ancien droit » jusqu'à la réussite de l'examen ?

Enfin, il est souligné que les modifications requises dans les applications cantonales doivent être accompagnées d'un délai transitoire suffisant.

BE

GE

La valeur ajoutée pour la sécurité routière et pour la qualité de la formation avant l'examen théorique de base est mise en doute. Le lien direct avec la pratique avant l'examen théorique

GL

fait totalement défaut. Dans l'intérêt de la sécurité juridique et de la cohérence, il est jugé préférable de ne pas revenir sans nécessité au régime antérieur.	
L'introduction des thèmes de la théorie de la circulation avant l'examen théorique de base est jugée globalement pertinente, car elle favorise chez les apprenants un processus de maturation en matière de sécurité routière. Toutefois, l'intégration actuelle des participants au cours CTC/formation pratique de base des élèves motocyclistes via Sari n'est pas compatible avec les nouvelles dispositions. Les personnes qui suivent le cours avant d'avoir atteint l'âge minimal requis ne disposent pas encore d'un NIP FABER attribué par l'autorité compétente. Une inscription dans Sari n'est actuellement pas possible. L'utilisation du numéro AVS pourrait constituer une solution. Par ailleurs, le contenu du CTC suppose en partie une pratique de conduite préalable (notamment les nouveaux contenus sur les systèmes d'aide). Suivre le cours avant l'examen théorique n'a donc qu'une pertinence limitée. Il serait dès lors opportun d'envisager, à l'avenir, une répartition du CTC.	LU
	VD
D'un côté, il serait avantageux que les contenus du cours de théorie de la circulation puissent désormais être vérifiés dans l'examen théorique de base. D'un autre côté, nous estimons que les inconvénients d'une modification de la pratique actuelle seraient trop importants, de sorte que le CTC et l'examen théorique seraient achevés dans un laps de temps rapproché, tandis que les leçons de conduite commenceraient bien plus tard. Le CTC transmet en premier lieu des aspects essentiels de la perception du trafic, des facteurs environnementaux, de la dynamique de circulation, de la vitesse et de la sécurité routière, ainsi que des faits et des astuces pratiques pour diverses situations de conduite. Il convient de ne pas oublier qu'un savoir préalable sur les règles de circulation et des signaux routiers favorise la compréhension des contenus du CTC orientés vers la pratique. L'intégration de nouveaux modules relatifs aux systèmes d'aide et d'automatisation est jugée positive, mais elle plaide pour le maintien de la pratique actuelle, car les contenus du CTC peuvent ainsi être directement vécus dans les leçons de conduite avant l'examen pratique, et ne restent pas de simples connaissances théoriques. Pour ces raisons, l'UPSA est convaincue que le déroulement actuel permet aux futurs conducteurs de tirer le meilleur profit du CTC.	UPSA
Dans de nombreuses formations, il apparaît que les personnes ayant déjà acquis une première expérience pratique comprennent mieux les enseignements et en tirent davantage de bénéfices. C'est pourquoi, nous préférons la réglementation actuelle.	ASETA
Le cours de théorie de la circulation n'a pas de lien direct avec l'examen théorique de base. Il s'agit avant tout d'une formation au sens de la circulation. Une telle approche avait déjà été testée par le passé et jugée inutile à l'époque. Alors pourquoi la reproposer ? Elle est d'autant moins justifiée aujourd'hui que les élèves peuvent se présenter dès l'âge de 15 ans et demi.	Jung
Dans de nombreuses formations, il apparaît que les personnes ayant déjà acquis une première expérience pratique comprennent mieux les enseignements et en tirent davantage de bénéfices. C'est pourquoi, nous préférons la réglementation actuelle.	Entrepreneurs Suisse
Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire) **Union des villes,** usam, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, UTP, BNA&FNG, QAED, Gähler	

3.1.2 CTC au plus tôt six mois avant d'avoir atteint l'âge minimum requis (question 2)

Acceptez-vous que le cours de théorie de la circulation puisse dorénavant être suivi au plus tôt six mois avant l'âge minimal requis (art. 18, al. 2 P-OAC) ?

Évaluation quantitative

					Nombre	Part (en %)	
		OUI	NON	Sans avis / non concerné	Total	OUI	NON
1	Cantons	19	7	0	26	73 %	27 %
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			0	0	0 %	0 %

3	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national[13]	0	0	0	0	0 %	0 %
4	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national			1	1	0 %	0 %
5	Autres milieux intéressés						
	5.1 Organisations intercantonales	3[14]	0	2[15]	5	60 %	0 %
	5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	9	2	3	14	64 %	14 %
	5.3 Autres associations nationales	2	0	0	2	100 %	0 %
	5.4 Assurances	1[16]	0	1	2	100 %	0 %
	5.5 Recherche et enseignement				0	0 %	0 %
	5.6 Autres			1	1	0 %	0 %
	5.7 Destinataires supplémentaires cours de théorie de la circulation (CTC)				0	0 %	0 %
6	Avis supplémentaires	5	2[17]	2	9	56 %	22 %
	Total	**39**	**11**	**10**	**60**	**65 %**	**18 %**

Évaluation qualitative Déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« OUI » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, **Union des villes**, CCCS, CCPCS, asa, ACS, BPA, L-drive, Pro Velo, ASETA, routesuisse, TCS, Velosuisse, ATE, FSA, Swissdrive, Cycla, FOR, Brunner, USA, Entrepreneurs Suisse	
La durée entre le cours de théorie de la circulation et l'examen pratique se trouve ainsi prolongée. Il reste à observer dans quelle mesure cette modification pourrait avoir des effets négatifs sur l'examen pratique.	AR
Nous acceptons le principe, mais certaines interrogations subsistent. Que se passe-t-il si une personne suit le cours de théorie de la circulation à 14 ans et demi pour demander un permis d'élève conducteur de catégorie A1 à 15 ans, mais change ensuite d'avis et demande deux ans plus tard un permis d'élève conducteur de catégorie B ? La participation au CTC à 14 ans et demi reste-t-elle valable ou faut-il suivre un nouveau cours ? De plus, l'âge minimal requis diffère selon les catégories de permis. Il conviendrait donc de préciser clairement à quel âge minimal la réglementation fait référence.	SO
	TI
La question se pose de savoir ce qu'il reste réellement des connaissances acquises lors du CTC lorsqu'une personne de 14 ans et demi, titulaire d'un permis d'élève conducteur de catégorie A1, suit ce cours mais ne commence la formation pour la catégorie B qu'environ quatre ans plus tard.	ZG
La majorité des corps ne se considère pas concernée par cette question.	CCCS, CCPCS
Les connaissances acquises doivent être encore fraîches au début de la formation pratique. C'est pourquoi cette réglementation nous semble pertinente.	ACS
L'art. 18, al. 2 prévoit dorénavant que le CTC puisse suivi au plus tôt six mois avant l'âge minimal requis. Afin d'éviter une réglementation trop rigide avec un âge minimal fixe, il convient de calquer cette approche sur celle de l'examen théorique de base (art. 13, al. 1bis OAC), en permettant de suivre le CTC au plus tôt six mois avant l'âge minimal prescrit. Cela	L-drive

[13] Dans le questionnaire, l'Union des villes suisses (UVS) a coché pour chacune des six questions à la fois « OUI » et « sans avis / non concerné ». Cette réponse ne peut pas être prise en considération dans l'évaluation quantitative, puisqu'il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit réellement d'un accord ou d'une absence d'avis / non concerné.

[14] La CCPCS se réfère par écrit à la prise de position de la CCCS, laquelle a répondu « OUI » à la question 2. Cette réponse est prise en considération.

[15] La SCPVS se réfère par écrit à la prise de position de la CDSVS, laquelle a répondu « OUI » à la question 2. Cette réponse est prise en considération.

[16] La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA) a indiqué par écrit : « Nous avons examiné les modifications dans le cadre de la révision partielle de l'OSR et de l'OAC. Nous saluons les changements prévus dans l'OAC. » La réponse à la question 2 a été considérée comme un « OUI ».

[17] M. Othmar Erhart a transmis une prise de position en tant que particulier, sans remplir le questionnaire. Il indique ce qui suit : *« Il serait judicieux que les élèves conducteurs suivent le CTC dans les quatre mois suivant la réussite de l'examen théorique. »* Cet avis est interprété comme un « NON » à la question 2.

éviterait que le CTC soit suivi par des personnes trop jeunes et qu'un délai excessif s'écoule entre la participation au CTC et l'examen théorique. Elle garantit en même temps aux élèves conducteurs suffisamment de temps pour accomplir le CTC avant l'examen théorique de base. Nous saluons cette règle. Toutefois, nous aimerions relever que les candidats de la catégorie A1 pourraient suivre le CTC dès 14 ans et demi. Cet âge est jugé très jeune et, en cas de passage ultérieur à la catégorie B, un délai relativement long s'écoulerait jusqu'à 17 ans, ce qui limite la pertinence du cours déjà suivi (notamment pour les thèmes liés à l'automatisation et SAC). Nous recommandons donc que le Conseil fédéral se réserve expressément le droit de modifier cette disposition si nécessaire.	
	FSA, USA
Il est impératif d'introduire une restriction à la participation au cours de théorie de la circulation. Comme le souligne le rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation du 7 juin 2024, il est problématique que ce cours puisse être suivi plusieurs années avant l'examen théorique de base. Une solution envisageable serait de réintroduire une limitation de validité pour le CTC, afin d'éviter qu'il soit suivi dès 14 ans et demi alors que la formation pratique ne commence qu'à 20 ans. Parallèlement, une échéance de six mois devrait être instaurée pour garantir l'accomplissement de l'examen théorique de base. L'avantage serait que l'apprentissage axé sur la pratique serait ciblé et que sa mise en œuvre dans le trafic se ferait plus rapidement.	Swissdrive
Rejet de principe (« NON » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) AG, BE, GE, GL, LU, SG, VD, UPSA, VFAS, Jung	
La réglementation proposée est en soit jugée pertinente et compréhensible, mais sa mise en œuvre impliquerait un effort disproportionné par rapport au bénéfice attendu. Les processus cantonaux devraient être adaptés à grand frais, car il est nécessaire de vérifier la plausibilité dans VIACAR/SARI pour qu'un permis d'élève conducteur puisse être délivré. Jusqu'à présent, cette vérification n'était effectuée qu'au moment de l'inscription à l'examen pratique.	AG
Voir remarque concernant la question 1 La loi précise que l'examen théorique peut être passé au plus tôt un mois avant l'âge minimal requis. Par conséquent, l'autorisation pourra être délivrée au plus tôt deux mois avant cet âge, avec l'attribution du NIP FABER.	BE
	GE
Le délai entre la participation au cours de théorie de la circulation (avant l'examen théorique de base) et l'obtention du permis de conduire (examen pratique) peut, dans certains cas, s'avérer très long, ce qui ne semble pas judicieux.	GL
Voir remarques concernant la question 1 Ce délai nous semble trop généreux. En effet, le cours de théorie de la circulation peut théoriquement être suivi dès 14 ans et demi (motocycles légers de la sous-catégorie A1). Or, les connaissances acquises risquent de se perdre en raison du laps de temps trop long. Nous proposons de réduire ce délai à un mois.	LU
Le délai entre la participation au cours de théorie de la circulation (CTC) et l'obtention du permis de conduire peut, dans certains, s'avérer très long. Cela concerne en particulier les personnes qui demandent un permis d'élève conducteur de la catégorie A1 et ne passent pas d'examen pratique, ainsi que celles qui sollicitent un second permis d'élève conducteur. L'utilité pour la sécurité routière paraît limitée, tandis que la charge administrative pour les services des automobiles serait importante.	SG
	VD
Cette question est superflue au vu de notre réponse à la question 1.	UPSA
12 mois, sinon il ne serait en pratique pas possible de passer l'examen de conduite exactement à l'âge de 18 ans.	VFAS
Trop jeune	Jung
Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire) **Union des villes,** usam, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, UTP, BNA&FNG, QAED, Gähler	

3.1.3 Contrôle de qualité CTC et matériel de cours (question 3)

Acceptez-vous que les cantons contrôlent, dans le cadre du devoir de surveillance qui leur incombe en vertu de l'art. 24 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite, la qualité du CTC ainsi que celle des moyens didactiques et qu'ils puissent déléguer cette tâche à des tiers (art. 18, al. 6 P-OAC) ?

Évaluation quantitative

					Nombre		Part (en %)
		OUI	NON	Sans avis / non concerné	Total	OUI	NON
1	Cantons	21	5	0	26	81 %	19 %
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			0	0	0 %	0 %
3	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national[18]	0	0	0	0	0 %	0 %
4	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national			1	1	0 %	0 %
5	Autres milieux intéressés						
	5.1 Organisations intercantonales	3[19]	0	2[20]	5	60 %	0 %
	5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	8	3	3	14	57 %	21 %
	5.3 Autres associations nationales	1	1	0	2	50 %	50 %
	5.4 Assurances	1[21]	0	1	2	100 %	0 %
	5.5 Recherche et enseignement				0	0 %	0 %
	5.6 Autres			1	1	0 %	0 %
	5.7 Destinataires supplémentaires cours de théorie de la circulation (CTC)				0	0 %	0 %
6	Avis supplémentaires	5	1	2	8	63 %	13 %
	Total	**39**	**10**	**10**	**59**	**66 %**	**17 %**

Évaluation qualitative Déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« OUI » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, **Union des villes**, CCCS, CCPCS, asa, UPSA, ACS, Pro Velo, ASETA, TCS, Velosuisse, VFAS, ATE, Swissdrive, Cycla, FOR, Jung, Entrepreneurs Suisse

La qualité requise n'est toutefois pas définie. Il est indispensable d'établir des bases d'évaluation uniformes (conditions-cadres et critères) dans l'ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC). À cet égard, il est renvoyé aux compléments figurant dans les remarques relatives à la réponse à la question 6.	AG
Il doit être possible de déléguer cette tâche, par exemple à l'Association des services des automobiles (asa). Le matériel didactique étant généralement proposé à l'échelle nationale, la garantie de qualité devrait également être assurée au niveau national.	AI
Nous estimons positif que les cantons prennent en charge la qualité des cours. En revanche, le contrôle du matériel didactique ne saurait, en pratique, relever des cantons. Puisque les	AR, SH, TG, VS

[18] Dans le questionnaire, l'Union des villes suisses (UVS) a coché pour chacune des six questions à la fois « OUI » et « sans avis / non concerné ». Cette réponse ne peut pas être prise en considération dans l'évaluation quantitative, puisqu'il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit réellement d'un accord ou d'une absence d'avis / non concerné.

[19] La CCPCS se réfère par écrit à la prise de position de la CCCS, laquelle a répondu « OUI » à la question 3. Cette réponse est prise en considération.

[20] La SCPVS se réfère par écrit à la prise de position de la CDSVS, laquelle a répondu « OUI » à la question 3. Cette réponse est prise en considération.

[21] La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA) a indiqué par écrit : « Nous avons examiné les modifications dans le cadre de la révision partielle de l'OSR et de l'OAC. Nous saluons les changements prévus dans l'OAC. » La réponse à la question 3 a été considérée comme un « OUI ».

fournisseurs de matériel didactique proposent leurs produits dans toute la Suisse, la qualité doit aussi être garantie au niveau national. Déléguer cette mission – par exemple à l'asa – est donc jugé indispensable. Il conviendrait en outre d'examiner la possibilité de réunir les deux volets de l'assurance qualité (cours et matériel didactique) auprès d'une même instance.	asa
Le contrôle du cours de théorie de la circulation par les cantons est pertinent et s'est avéré efficace dans la pratique.	BE, GR
Le canton de Glaris salue la possibilité de déléguer la surveillance du CTC/formation pratique de base des élèves motocyclistes à des tiers. Le canton d'Uri accueille également favorablement cette option, par ex. à l'Association des services des automobiles (asa).	GL, UR
La surveillance devrait être assurée par un organisme central, par ex. L-Drive, le BPA ou selon le modèle des formations obligatoires (OTR, 2 phases, FL-CSEC et ADR). De même, le matériel didactique devrait être approuvé de manière centralisée, par ex. par L-Drive ou l'asa.	SG
Globalement d'accord, mais des informations font encore défaut. Selon quels critères le matériel didactique doit-il être contrôlé ? À ce jour, aucune exigence minimale ni aucun critère de contrôle n'est défini, ce qui ne permet pas d'assurer une vérification et un contrôle qualité fiables. Il est nécessaire d'établir des prescriptions claires permettant d'évaluer le matériel didactique. Le moment est opportun pour fixer une procédure d'évaluation uniforme. Il serait en outre souhaitable que l'OFROU mette à disposition des critères ou des grilles d'évaluation.	SO
	TI
	VD
Pour garantir un contrôle efficace et centré sur l'essentiel, il faut un catalogue des points à examiner, assorti d'une pondération pour l'évaluation de la qualité du cours de théorie de la circulation. Ce catalogue devrait être appliqué de manière uniforme à l'échelle nationale. Reste à déterminer quelle instance (asa, OFROU) serait chargée de l'élaborer. Concernant la possibilité de déléguer la surveillance à des tiers, il convient de définir les conditions qui doivent être remplies. Dans une logique de qualité, une surveillance cantonale des examinateurs externes devrait également être assurée, avec des critères précis à établir. Là encore, il n'est pas clair quelle instance serait compétente pour les formuler ou les définir. Enfin, la question se pose de savoir si les personnes chargées de la surveillance doivent disposer d'une formation spécifique, et qui serait responsable de la conception et de la mise en œuvre de cette formation.	ZH
La majorité des corps ne se considère pas concernée par cette question.	CCCS, CCPCS
C'est déjà le cas aujourd'hui.	ACS
L'assurance qualité est importante et ne doit pas être négligée. Toutefois, ces contrôles et leurs exigences ne doivent en aucun cas entraîner un surcoût pour les participants !	ASETA, Entrepreneurs Suisse
Les questions de l'examen théorique de base en lien avec le cours de théorie de la circulation devraient présenter un niveau d'exigence plus élevé. Nous saluons par ailleurs le renforcement des contrôles.	Swissdrive
Dans l'intérêt de la séparation des pouvoirs, mais pas de celui des experts en circulation routière	Jung
Rejet de principe (« NON » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, NW, OW, SZ, ZG, BPA, L-drive, routesuisse, FSA, Brunner, USA	
Nous considérons avec réserve une délégation (totale) de la surveillance à des tiers. Le contact direct entre les auto-écoles et les autorités permet d'assurer un niveau de qualité stable et de développer une relation durable, ce qui favorise également le soutien aux prestataires de CTC. De plus, une délégation partielle des contrôles à des spécialistes est déjà possible aujourd'hui et pratiquée lorsque cela est pertinent. En cas de délégation à des tiers, il conviendrait de définir clairement les conditions à remplir impérativement pour exercer leur devoir de surveillance. Une telle responsabilité n'a de sens que si elle ne repose pas uniquement sur des aspects économiques.	LU

Nous estimons positif que les cantons prennent en charge la qualité des cours. En revanche, le contrôle du matériel didactique ne saurait, en pratique, relever des cantons. Puisque les fournisseurs de matériel didactique proposent leurs produits dans toute la Suisse, la qualité doit aussi être garantie au niveau national. Déléguer cette mission – par ex. à l'asa – doit être prévu/est jugé indispensable.	NW, OW
Le contrôle du matériel didactique doit impérativement être assuré par un organisme central pour l'ensemble de la Suisse. En pratique, les cantons ne disposent ni des ressources humaines ni du temps nécessaires pour en garantir la qualité (contenu, compétences méthodologiques, etc.). De plus, les fournisseurs diffusent leur matériel à l'échelle nationale et doivent s'assurer qu'il est valable dans tous les cantons. Les auto-écoles qui proposent des cours CTC au-delà des frontières cantonales doivent aussi pouvoir utiliser le même matériel pour tous les participants.	SZ
Une surveillance des cours CTC et du matériel didactique par les cantons n'est pas praticable. De plus, des différences cantonales dans l'évaluation du matériel didactique entraîneraient une insécurité juridique pour les prestataires. Le contrôle de la qualité des cours CTC et du matériel utilisé doit donc être assuré par un organisme ou une organisation centrale (par ex. l'Association des services des automobiles asa).	ZG
L'assurance qualité des contenus de cours et du matériel didactique par les cantons n'est justifiée, du point de vue du BPA, que si une homogénéisation et une standardisation nationales des exigences sont garanties. Plusieurs mesures s'imposent : a) Formation des auditeurs Les auditrices et auditeurs cantonaux doivent être formés de manière uniforme, approfondie et en temps utile aux nouveaux contenus du CTC, afin qu'ils soient en mesure d'en évaluer correctement la mise en œuvre. b) Catalogue de critères pour le maintien de la qualité Le respect des nouveaux contenus doit être vérifié à l'aide d'un catalogue de critères uniforme à l'échelle nationale (check-list). Ce catalogue doit inclure des exigences relatives au degré d'approfondissement, à l'étendue des éléments de contenu ainsi qu'aux aspects méthodologiques et didactiques. Les critères doivent être régulièrement contrôlés/audités et assortis de sanctions applicables. c) Approbation du matériel didactique La mise en place d'un contrôle de qualité du matériel didactique par un groupe d'experts avait été proposée dans le cadre du groupe de travail « Révision CTC», mais cette proposition a malheureusement été écartée. Cette mesure aurait pourtant contribué à garantir la qualité du transfert des connaissances.	BPA
L'art. 18, al. 6 précise désormais que les cantons doivent, dans le cadre de leur devoir de surveillance selon l'art. 24 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite, contrôler la qualité des cours de théorie de la circulation ainsi que du matériel didactique. Ils peuvent déléguer cette tâche à des tiers. L-drive Suisse salue expressément cette possibilité et se déclare prêt à soutenir les cantons dans ce domaine. Une telle mission devrait être confiée à un organe national, afin de garantir une uniformisation de la qualité des contenus du cours et du matériel didactique à l'échelle suisse. Pour ce qui est de l'approbation du matériel didactique, la mise en place d'un contrôle de qualité du matériel didactique par un groupe d'experts avait été proposée dans le cadre du groupe de travail « Révision CTC», mais cette proposition a été écartée. Elle est pourtant indispensable pour assurer la qualité du transfert des connaissances et permettre de répondre aux questions de l'examen théorique de base. Selon L-drive Suisse, cette décision doit être corrigée. Les éditeurs de matériel didactique devraient être tenus de faire approuver leurs produits par un groupe d'experts. Si les organisateurs de cours recourent à d'autres documents didactiques, ceux-ci doivent aussi être soumis à une vérification préalable. En outre, le respect des nouveaux contenus des cours doit être contrôlé à l'aide d'un catalogue de critères uniforme à l'échelle nationale, appliqué par des auditeurs formés. Ce catalogue devrait inclure des exigences relatives au degré d'approfondissement, à l'étendue des éléments de contenu ainsi qu'aux aspects méthodologiques et didactiques. Sans directives claires sur le matériel didactique à utiliser, les contrôles risquent de se faire de manière arbitraire, faute de base pertinente (portée, qualité, contenus). Nous réitérons donc notre demande d'un plan d'apprentissage précisant la durée consacrée à chaque contenu. Les critères doivent être définis en concertation avec L-drive Suisse, régulièrement vérifiés/audités et assortis de sanctions applicables.	L-drive
	routesuisse

FSA, USA

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire)
Union des villes, usam, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, UTP, BNA&FNG, QAED, Gähler

3.1.4 CTC comme partie intégrante de la matière de l'examen théorique de base (question 4)

Acceptez-vous que les contenus du cours de théorie de la circulation fassent désormais partie intégrante de la matière de l'examen théorique de base et que les connaissances correspondantes puissent donc être vérifiées lors de ce dernier (art. 13, al. 1 en relation avec l'annexe 11 P-OAC) ?

Évaluation quantitative

					Nombre		Part (en %)
		OUI	NON	Sans avis / non concerné	Total	OUI	NON
1	Cantons	23	3	0	26	88 %	12 %
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			0	0	0 %	0 %
3	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national[22]	0	0	0	0	0 %	0 %
4	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national			1	1	0 %	0 %
5	Autres milieux intéressés						
	5.1 Organisations intercantonales	3[23]	0	2[24]	5	60 %	0 %
	5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	9	2	3	14	64 %	14 %
	5.3 Autres associations nationales	2	0	0	2	100 %	0 %
	5.4 Assurances	1[25]	0	1	2	100 %	0 %
	5.5 Recherche et enseignement				0	0 %	0 %
	5.6 Autres			1	1	0 %	0 %
	5.7 Destinataires supplémentaires cours de théorie de la circulation (CTC)				0	0 %	0 %
6	Avis supplémentaires	4	2	2	8	50 %	25 %
	Total	**42**	**7**	**10**	**59**	**71 %**	**12 %**

Évaluation qualitative Déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« OUI » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, **Union des villes**, CCCS, CCPCS, asa, ACS, BPA, L-drive, Pro Velo, routesuisse, TCS, Velosuisse, VFAS, ATE, FSA, Swissdrive, Cycla, FOR, Brunner, USA

[22] Dans le questionnaire, l'Union des villes suisses (UVS) a coché pour chacune des six questions à la fois « OUI » et « sans avis / non concerné ». Cette réponse ne peut pas être prise en considération dans l'évaluation quantitative, puisqu'il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit réellement d'un accord ou d'une absence d'avis / non concerné.

[23] La CCPCS se réfère par écrit à la prise de position de la CCCS, laquelle a répondu « OUI » à la question 4. Cette réponse est prise en considération.

[24] La SCPVS se réfère par écrit à la prise de position de la CDSVS, laquelle a répondu « OUI » à la question 4. Cette réponse est prise en considération.

[25] La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA) a indiqué par écrit : *« Nous avons examiné les modifications dans le cadre de la révision partielle de l'OSR et de l'OAC. Nous saluons les changements prévus dans l'OAC. »* La réponse à la question 4 a été considérée comme un « OUI ».

Les questions relatives à la sensibilisation au trafic et aux systèmes d'aide sont à saluer. Elles permettent de consolider le rôle du CTC et de favoriser la réflexion sur les questions liées à la sensibilisation au trafic.	AI, AR, NW, SH, VS asa
	FR
	VD
Les cours CTC sont renforcés par leur interaction avec la théorie de base.	ZG
Voir remarques ch. 5	ZH
La majorité des corps ne se considère pas concernée par cette question.	CCCS, CCPCS
Il est essentiel que les nouveaux contenus du CTC soient inclus dans l'examen théorique de base, afin de renforcer la pertinence des apprentissages et la motivation du public cible à s'engager sur ces questions. Le manque d'expérience et le comportement à risque des jeunes conducteurs constituent les principales causes des taux élevés d'accidents qui caractérisent ces conducteurs. Dans le cadre de la refonte de l'examen théorique de base, notamment l'intégration de questions sur la perception des dangers (test de perception des dangers) représente un élément clé pour réduire le nombre d'accidents où des jeunes conducteurs sont impliqués. De tels tests sont déjà utilisés avec succès dans plusieurs pays européens pour pallier le manque d'expérience. Il conviendrait également d'intégrer des questions sur les motifs de conduite et comportements favorisant une conduite sûre, ainsi que sur les systèmes d'aide et d'automatisation.	BPA
Il est essentiel que les nouveaux contenus du CTC soient inclus dans de l'examen théorique de base. C'est la seule manière de pouvoir renforcer la pertinence des apprentissages et la motivation du public cible à s'engager sur ces questions. Le manque d'expérience ainsi que le comportement à risque des jeunes conducteurs constituent les principales causes des taux élevés d'accidents qui caractérisent ces conducteurs. Dans le cadre de la refonte de l'examen théorique de base, l'intégration de questions sur la perception des dangers (test de perception des dangers) représente un élément clé pour réduire le nombre d'accidents où des jeunes conducteurs sont impliqués. De tels tests sont déjà utilisés avec succès dans plusieurs pays européens pour pallier le manque d'expérience. Il conviendrait également d'intégrer des questions sur les motifs de conduite et comportements (fondés sur la matrice GDE), qui favorisent une conduite sûre, ainsi que sur les systèmes d'aide et d'automatisation.	L-drive
	FSA, USA
Intégrer des questions sur la théorie de la circulation dans l'examen théorique de base constitue une bonne opportunité de renforcer le cours. Comme relevé à la question 1, il est toutefois impératif d'élever le niveau de difficulté des questions théoriques. Les participants doivent ainsi participer activement au cours et, le cas échéant, approfondir à domicile les connaissances acquises. Cela contribue à rendre le cours et l'examen plus durables et à promouvoir la sécurité routière. Il serait en outre judicieux de structurer l'examen en fonction des quatre blocs de contenu. Enfin, l'intégration de nouveaux formats de questions – par ex. analyses vidéo ou mises en situation comportementales avec marge d'interprétation – est jugée souhaitable. Cela rendrait l'examen plus moderne et adapté à son époque.	Swissdrive
Rejet de principe (« NON » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) AG, GE, GL, UPSA, ASETA, Jung, Entrepreneurs Suisse	
L'élément déterminant pour cette évaluation est le surcroît de travail considérable que cela implique.	AG
	GE
En référence aux observations formulées aux points 1 et 2 : si le calendrier actuel, jugé pertinent pour l'accomplissement des différents modules d'apprentissage, est maintenu, la question ne se pose pas.	GL

Cette question est superflue au vu de notre réponse à la question 1.	UPSA, ASETA, Entrepreneurs Suisse
Les règles sont les règles. Il s'agit de la théorie de base. La formation au sens du trafic fait partie de la pratique. En Allemagne, elle est intégrée de manière masquée dans la théorie de base, mais la fréquentation des cours théoriques y est obligatoire et l'ensemble des thématiques s'articulent de façon cohérente.	Jung
Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire) **Union des villes,** usam, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, UTP, BNA&FNG, QAED, Gähler	

3.2 Ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (OCTC)(question 5)

Approuvez-vous les contenus du cours de théorie de la circulation, en particulier le fait que la question des systèmes d'aide à la conduite (SAC) et des systèmes automatisés soit désormais intégrée dans celui-ci (annexe P-OCTC) ?

Évaluation quantitative

	OUI	NON	Sans avis / non concerné	Nombre Total	Part (en %) OUI	Part (en %) NON
1 Cantons	24	2	0	26	92 %	8 %
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			0	0[26]	0 %	0 %
3 Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national[27]	0	0	0	0	0 %	0 %
4 Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
5 Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	3[28]	0	2[29]	5	60 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	12[30]	0	1	13	92 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	2	0	0	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	1[31]	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Recherche et enseignement			0	0	0 %	0 %
5.6 Autres	1[32]	1[33]	0	2	50 %	50 %

[26] L'UDC s'est exprimée par écrit de la manière suivante : « L'UDC est d'avis que dans une perspective d'avenir, il est important que les systèmes d'aide à la conduire et les systèmes automatisés soient enseignés de manière compréhensible dans les cours de conduite pratiques, afin d'améliorer la sécurité routière. » Cet avis ne peut toutefois pas être attribué de manière définitive à l'une des trois catégories (OUI, NON, Sans avis / non concerné) et n'a donc pas été intégré à l'évaluation quantitative.

[27] Dans le questionnaire, l'Union des villes suisses (UVS) a coché pour chacune des six questions à la fois « OUI » et « sans avis / non concerné ». Cette réponse ne peut pas être prise en considération dans l'évaluation quantitative, puisqu'il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit réellement d'un accord ou d'une absence d'avis / non concerné.

[28] La CCPCS se réfère par écrit à la prise de position de la CCCS, laquelle a répondu « OUI » à la question 5. Cette réponse est prise en considération.

[29] La SCPVS se réfère par écrit à la prise de position de la CDSVS, laquelle a répondu « OUI » à la question 5. Cette réponse est prise en considération.

[30] Mobilité piétonne Suisse a coché « Oui » et « Non » à la question 5. Cette réponse ne peut pas être prise en considération dans l'évaluation quantitative, puisqu'il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit réellement d'un accord ou d'un refus.

[31] La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA) a indiqué par écrit : « Nous avons examiné les modifications dans le cadre de la révision partielle de l'OSR et de l'OAC. Nous saluons les changements prévus dans l'OAC. » La réponse à la question 5 a été considérée comme un « OUI ».

[32] Architecture sans obstacles a coché « Oui » ainsi que « Non » à la question 5. Cet avis est donc comptabilisé une fois comme « OUI » et une fois comme « NON », mais reste considérée globalement comme une seule prise de position.

[33] Architecture sans obstacles a coché « Oui » ainsi que « Non » à la question 5. Cet avis est donc comptabilisé une fois comme « OUI » et une fois comme « NON ».

	5.7 Destinataires supplémentaires cours de théorie de la circulation (CTC)				0	0 %	0 %
6	Avis supplémentaires	4	6[34]	1	11	36 %	55 %
	Total	**48**	**9**	**5**	**63**	**76 %**	**14 %**

Évaluation qualitative Déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« OUI » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, **Union des villes**, usam, CCCS, CCPCS, asa, UPSA, ACS, auto-suisse, BPA, **Mobilité piétonne**, L-drive, Pro Velo, ASETA, routesuisse, TCS, Velosuisse, VFAS, ATE, FSA, Swissdrive, Cycla, FOR, QAED, USA, Entrepreneurs Suisse	
Il convient toutefois de relever que le plan d'études s'en trouverait encore élargi. L'expérience montre qu'avec son ampleur actuelle, la mise en œuvre en classe représente déjà un défi.	AG
Le nouveau contenu permet d'établir un « fil rouge » pour la formation aux systèmes d'aide, du CTC jusqu'au CFC. Cette évolution est à saluer, car l'utilisation de ces systèmes est capitale pour la sécurité routière. Leur maniement et la connaissance de leurs limites ne peuvent être présumés. Ils doivent être acquis. Le catalogue des sujets abordés dans le cadre du CTC révisé est très vaste. Lors de l'élaboration du matériel didactique, il convient de procéder à des pondérations et à l'établissement de priorités afin d'éviter que le cours soit « surchargé ».	AI, AR, OW, SH, VS asa
Les nouveaux conducteurs peuvent ainsi acquérir une connaissance théorique des SAC, puis les appliquer rapidement et de manière adéquate lors de la formation pratique.	GL
VSZ : Le nouveau contenu permet d'établir un « fil rouge » pour la formation aux systèmes d'aide, du CTC jusqu'au CFC. Cette évolution est à saluer, car l'utilisation de ces systèmes est capitale pour la sécurité routière. Leur maniement et la connaissance de leurs limites ne peuvent être présumés. Ils doivent être acquis. Le catalogue des sujets abordés dans le cadre du CTC révisé est très vaste. Lors de l'élaboration du matériel didactique, il convient de procéder à des pondérations et à l'établissement de priorités afin d'éviter que le cours soit « surchargé ». Pol cant : Les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (SAC) sont porteurs d'avenir et confrontent souvent les usagers à de grands défis. Leur intégration dans la formation est donc indispensable à l'avenir.	NW
L'intégration des sujets relatifs aux systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation est largement saluée. Elle rend toutefois le cours plus dense et soulève la question de savoir si l'ensemble des thèmes peut être traité en huit heures, ou s'il serait plus pertinent d'étendre la durée du cours à dix heures. Dans le bloc d'enseignement 2, il conviendrait en particulier d'aborder la compensation des risques, ainsi que la négligence potentielle liée à l'utilisation des systèmes d'aide.	SO
Le catalogue des sujets abordés dans le cadre du cours de théorie de la circulation (CTC) révisé est très vaste. Lors de l'élaboration du matériel didactique, il convient de procéder à des pondérations et à l'établissement de priorités afin d'éviter que le cours soit « surchargé ».	TG
Nous soutenons l'introduction des thèmes actuels tels que les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (SAC). Compte tenu de l'ampleur du catalogue thématique, leur enseignement adéquat représente un défi en raison du temps limité à disposition. Les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (SAC) sont porteurs d'avenir et confrontent souvent les usagers à de grands défis. Leur intégration dans la formation est donc indispensable à l'avenir.	UR
Pour améliorer la sécurité routière, l'intégration des SAC dans le programme de formation est jugée centrale. Il importe non seulement de mettre en évidence les avantages de ces systèmes, mais également de démontrer et expérimenter leurs limites.	ZG
Les contenus et les objectifs poursuivis par le nouveau cours d'éducation routière sont à saluer. Toutefois, leur formulation demeure très abstraite et le succès du cours dépendra largement de trois facteurs : la mise à disposition d'un support pédagogique de qualité, la formation adéquate des monitrices et moniteurs de conduite	ZH

[34] M. Othmar Erhart a transmis une prise de position en tant que particulier, sans remplir le questionnaire. De sa prise de position suivante : *« J'estime qu'un approfondissement des systèmes d'aide à la conduite dans le cadre du cours de théorie de la circulation n'est pas optimal. L'objectif doit être leur utilisation pratique et adaptée dans le véhicule. Il est donc plus cohérent de les traiter dans le cadre de l'enseignement pratique, car l'application varie selon les modèles »*, il ressort que M. Erhart n'est pas favorable à l'intégration du thème des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation dans le CTC. Sa position est considérée comme un « NON ».

le bon fonctionnement de la surveillance et de l'assurance qualité. Dans ce contexte, plusieurs questions se posent : 1. Existe-t-il, au sein de la large palette des thèmes à enseigner, une distinction entre matière obligatoire et sujets facultatifs ? 2. Un matériel didactique uniforme et contraignant à l'échelle nationale doit-il être élaboré ? 3. Qui conçoit ce matériel et une vérification/validation de son contenu par une instance désignée (asa, OFROU) est-elle prévue ? 4. Comment sont prises en considération les personnes ne parlant pas une langue nationale ou dépendantes de la langue des signes ? Ces personnes ont-elles besoin d'un matériel didactique spécifique, et si oui, qui sera chargé de le concevoir ? 5. Comment est organisée la formation des moniteurs de conduite et qui en assume la responsabilité, y compris pour la conception ? 6. Une formation est-elle nécessaire pour les personnes chargées de la surveillance et de l'assurance qualité ? Si oui, qui la conçoit et qui la dispense ?	
La majorité des corps ne se considère pas concernée par cette question.	CCCS, CCPCS
L'apprentissage de l'utilisation des systèmes d'aide et d'automatisation est particulièrement important au vu des évolutions techniques des véhicules. L'usam souligne que l'expérience pratique est aussi importante que la formation théorique. Il convient donc de veiller, dans le cadre de la formation des conducteurs, à ce que des expériences pratiques suffisantes puissent être acquises avec ces systèmes, car leur maîtrise contribue directement à la sécurité routière.	usam, VFAS
L'UPSA salue l'élargissement des connaissances à acquérir sur les SAC, afin que les participants au cours puissent se familiariser avec ces technologies, surtout que celles-ci s'imposent de plus en plus.	UPSA
Les systèmes d'aide à la conduite deviennent de plus en plus courants dans nos véhicules. Il est donc essentiel que leur maniement soit intégré à la formation pratique. Afin que les nouveaux conducteurs comprennent réellement l'apport de ces systèmes, ils doivent expérimenter durant leur formation, la réaction du véhicule lorsqu'ils sont désactivés.	ACS
Il est également essentiel, dans cette perspective, que les systèmes d'aide et d'automatisation soient concrètement « expérimentés » et vécus dans le cadre des cours de conduite pratique, afin de renforcer la sécurité routière.	auto-suisse
Les systèmes d'aide à la conduite (SAC) sont désormais largement répandus dans les véhicules modernes, toutes gammes confondues. Certains SAC liés à la sécurité sont obligatoires pour tous les nouveaux véhicules depuis 2024. Ils offrent un fort potentiel de prévention des accidents, mais peuvent aussi générer de nouveaux risques en cas de méconnaissance ou de mauvaise utilisation. La maîtrise de leurs opportunités et de leurs limites est aujourd'hui indispensable pour une conduite sûre des voitures et des motos. Information importante : Le BPA collabore actuellement avec la ZHAW et l'IPV dans le cadre d'un projet de recherche de l'OFROU (« Efficacité des nouveaux médias dans la formation à la conduite, le perfectionnement et l'examen de conduite », MFZ_20_02G). Trois modules d'apprentissage sont développés et testés dans différents formats (simulateur de conduite, tutoriel interactif, application de RA) avec des contenus relatifs aux systèmes d'aide et d'automatisation (SAE-L2 et SAE-L3). Ces contenus s'appuient sur le projet de recherche « Compétences en matière de sécurité et aptitude à la conduite de véhicules (partiellement) automatisés SIKO4.0 » (MFZ_20_02A_01). Le projet s'achèvera en juillet 2026. Il est évident que les résultats devront être intégrés à la mise en œuvre de la révision du cours CTC.	BPA
Bloc d'enseignement 3. 3.2 Déroulement du cours 2. Caractéristiques des usagers de la route, contenus du cours : *Facteur de risque trafic mixte : usagers de la route non motorisés et motorisés, connaissances différentes des règles de circulation et expériences variées ; obligation de prudence à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées ainsi qu'en cas de comportement fautif de tiers ; planification des trajets : choix des itinéraires, des heures de la journée et des routes où il y a non seulement beaucoup de circulation, mais aussi beaucoup d'enfants ; stratégies d'évitement.* Il convient de souligner qu'au-delà des connaissances et de l'expérience en matière de circulation, des particularités physiques telles qu'une déficience visuelle ou auditive, une hypersensibilité ou des limitations cognitives peuvent également être à l'origine de comportements inhabituels dans l'espace routier. Ces particularités ne sont pas toujours perceptibles pour les conducteurs (déficience auditive). Il est donc nécessaire de développer	Mobilité piétonne

une compréhension du fait que les personnes réagissent de manière très diverse, parfois en raison de contraintes physiques.	
Nous soutenons expressément l'intégration de la thématique des systèmes d'aide et d'automatisation comme bloc d'enseignement du CTC. Compte tenu de la diffusion croissante de ces technologies, il est essentiel que les élèves conducteurs en connaissent le fonctionnement, les limites et les risques. Cela contribue de manière significative à la sécurité routière en les préparant aux défis du trafic moderne. Nous nous demandons toutefois s'il est pertinent pour certains élèves que plusieurs années s'écoulent entre la fréquentation du CTC et la première utilisation de ces systèmes (par ex. les jeunes de 14 ans et demi de la catégorie A1 ne sont autorisés à conduire qu'à partir de 17 ans -> voir aussi nos remarques à la question 2). Il convient par ailleurs de rappeler que les nouveaux conducteurs ne sont pas les seuls à devoir se familiariser avec les systèmes d'aide et d'automatisation. Avec l'automatisation croissante, l'ensemble des automobilistes et des motocyclistes seront concernés dans les années à venir. Dans une perspective d'apprentissage tout au long de la vie, la thématique des systèmes d'aide et d'automatisation doit être intégrée de manière conceptuelle dans une formation continue (obligatoire) pour tous. À cet égard, nous renvoyons également à notre prise de position du 30 janvier 2024 dans le cadre de la consultation sur l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA).	L-drive
Plan d'enseignement (annexe à l'ordonnance) : Nous demandons qu'au point 3 « Comportement envers les autres usagers de la route » soit explicitement mentionné le danger lié à l'ouverture des portières côté chaussée des véhicules stationnés, ainsi que la technique sûre développée aux Pays-Bas, dite « poignée hollandaise ». L'ouverture de la portière avec la main droite plutôt que la gauche entraîne une rotation du corps vers la gauche et permet une meilleure visibilité du tronçon de route situé derrière le véhicule. Malheureusement, des accidents graves impliquant des cyclistes surviennent régulièrement en raison d'ouvertures imprudentes de portières (« dooring »). La poignée hollandaise est enseignée de manière systématique aux Pays-Bas et devrait devenir matière obligatoire dans toute l'Union Européenne. En Suisse, elle est recommandée par la police et les associations spécialisées. Son inscription explicite dans le plan d'enseignement favoriserait une diffusion plus large. Par ailleurs, compte tenu du laps de temps de plusieurs années entre le « permis vélo » et l'apprentissage de la conduite automobile, il serait utile, pour une meilleure compréhension du trafic cycliste, de rafraîchir les règles spécifiques au vélo. Nous demandons qu'au point 4 « Conduite défensive » des contenus correspondants soient ajoutés. Les éléments suivants devraient être explicitement mentionnés : Respect d'une distance minimale de 1,5 m lors du dépassement de cyclistes (voir campagne en cours sur le chemin de l'école : https://schulweg.ch/abstand). Droit et obligation pour les vélos de circuler au centre des giratoires, ainsi qu'interdiction de les dépasser dans les giratoires.	Pro Velo
L'introduction de nouveaux enseignements, adaptés aux évolutions actuelles, est à saluer.	ASETA, Entrepreneurs Suisse
Plan d'enseignement (annexe à l'ordonnance) : Nous demandons qu'au point 3 « Comportement envers les autres usagers de la route » soit explicitement mentionné le danger du « dooring », ainsi que la technique sûre de l'ouverture des portières côté chaussée, dite « poignée hollandaise ». L'ouverture de la portière avec la main droite plutôt que la gauche entraîne une rotation du corps vers la gauche et permet une meilleure visibilité du tronçon de route situé derrière le véhicule. Malheureusement, des accidents graves impliquant des cyclistes surviennent régulièrement en raison d'ouvertures imprudentes de portières (« dooring »). La poignée hollandaise est enseignée de manière systématique aux Pays-Bas et devrait devenir matière obligatoire dans toute l'Union Européenne. En Suisse, elle est recommandée par la police et les associations spécialisées. Son inscription explicite dans le plan d'enseignement favoriserait une diffusion plus large.	Velosuisse
1 Plan d'enseignement (annexe à l'ordonnance) : Nous demandons qu'au point 3 « Comportement envers les autres usagers de la route » soit explicitement mentionné le danger du « dooring », ainsi que la technique sûre de l'ouverture des portières côté chaussée, dite « poignée hollandaise ». L'ouverture de la portière avec la main droite plutôt que la gauche entraîne une rotation du corps vers la gauche et permet une meilleure visibilité du tronçon de route situé derrière le véhicule. Malheureusement, des accidents graves	ATE

impliquant des cyclistes surviennent régulièrement en raison d'ouvertures imprudentes de portières (« dooring »). La poignée hollandaise est enseignée de manière systématique aux Pays-Bas et devrait devenir matière obligatoire dans toute l'Union Européenne. En Suisse, elle est recommandée par la police et les associations spécialisées. Son inscription explicite dans le plan d'enseignement favoriserait une diffusion plus large. 2. Au-delà de ce point précis : les accidents en localité impliquant des collisions entre voitures et piétons ou cyclistes augmentent proportionnellement et constituent aujourd'hui un point noir en termes d'accidents. La sensibilisation aux situations dangereuses entre automobilistes, cyclistes et piétons, ainsi qu'aux stratégies de prévention des accidents, reste insuffisante dans la théorie de la circulation, comme dans les examens théoriques et pratiques. L'annexe des explications aborde ce thème notamment dans le bloc d'enseignement « Respect ». Il doit également être garanti que le comportement favorisant la sécurité vis-à-vis de la mobilité douce soit suffisamment intégré dans les blocs 2 « Responsabilité » et 4 « Infrastructure routière et conduite préventive ». Une opportunité importante pour éviter les accidents graves impliquant cyclistes et piétons réside aussi dans le nouveau thème des systèmes d'aide à la conduite (SAC), avec les contenus suivants : importance des SAC pour la sécurité des passagers et de l'ensemble des usagers de la route, compréhension de leur fonctionnement et de leurs limites. La technologie ne peut déployer ses effets que si elle est effectivement acquise et appliquée de manière cohérente. 3. Nous saluons vivement l'intégration du thème des systèmes d'aide et d'automatisation (SAC) dans les cours. Toutefois, cela ne doit pas se faire au détriment d'autres thématiques essentielles pour la sécurité routière. En réalité, l'ajout de cette thématique justifierait un temps de formation supplémentaire, par exemple sous la forme d'un cinquième bloc d'enseignement.	
	FSA, USA
Oui, nous constatons un problème concernant les participants plus jeunes (14 ans et demi). En effet, il s'écoule bien trop de temps entre la fréquentation du cours et la possibilité de demander un permis d'élève conducteur pour la catégorie B, moment où intervient le premier contact avec les systèmes d'aide et d'automatisation. Le cours n'est donc pas suffisamment durable pour cet âge.	Swissdrive
Plan d'enseignement (annexe à l'ordonnance) : Nous demandons qu'au point 3 « Comportement envers les autres usagers de la route » soit explicitement mentionné le danger du « dooring », ainsi que la technique sûre de l'ouverture des portières côté chaussée, dite « poignée hollandaise ». L'ouverture de la portière avec la main droite plutôt que la gauche entraîne une rotation du corps vers la gauche et permet une meilleure visibilité du tronçon de route situé derrière le véhicule. Malheureusement, des accidents graves impliquant des cyclistes surviennent régulièrement en raison d'ouvertures imprudentes de portières (« dooring »). La poignée hollandaise est enseignée de manière systématique aux Pays-Bas et devrait devenir matière obligatoire dans toute l'Union Européenne. En Suisse, elle est recommandée par la police et les associations spécialisées. Son inscription explicite dans le plan d'enseignement favoriserait une diffusion plus large. Discussion : Les systèmes d'aide ne doivent pénaliser les cyclistes. Pas de journée de cours supplémentaire.	Cycla
Nous avons identifié et commenté les passages du plan d'enseignement du CTC qui nécessitent des ajustements ou dont la formulation est partiellement incompréhensible : **Bloc 1, ch. 1.1, Compétences :** ils sont motivés à mener une réflexion approfondie sur les règles de la circulation, sur leurs motivations à conduire, sur le développement de leur sens de la circulation et sur la sécurité des véhicules ainsi qu'aux dangers liés à la conduite d'un véhicule (lourd). **Bloc 2, ch. 2.1, Mission des personnes qui exécutent le cours et compétences :** elles leur font prendre conscience du fait que l'utilisation sûre et correcte des systèmes d'automatisation et d'assistance à la conduite (SAC) ...	FOR

Bloc 2, ch. 2.2, 3. Observation de la circulation, SAC et style de conduite : conditions de visibilité : influence des conditions de visibilité sur la perception visuelle ; SAC : utilité, utilisation et limites des SAC **Bloc 4, ch. 4.2, 2.4 :** La notion d'« analyse TSB » n'est expliquée nulle part et la colonne de droite (contenus d'apprentissage) est présentée de manière confuse.	
Nous soutenons l'intégration de la thématique des systèmes d'aide et d'automatisation (SAC) dans le CTC. Il convient toutefois que soient explicitement mentionnés dans l'ordonnance non seulement l'amélioration de la sécurité routière, **mais également** l'impact positif de ces technologies sur la consommation d'énergie et la réduction des émissions de CO2.	QAED
Rejet de principe (« NON » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, VD, GT Vélo des VERTE·ES (Pfister, Rohr, Dähler), Grossenbacher, Jung, Brunner, Gähler	
Les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (SAC) sont porteurs d'avenir et confrontent souvent les usagers à de grands défis. Leur intégration dans la formation est donc indispensable à l'avenir. Les SAC doivent être abordés dans le cadre de la formation pratique. Si le CTC a lieu avant l'examen théorique, cette approche n'est toutefois pas pleinement pertinente.	LU
	VD
Il convient de thématiser le fait que parfois des règles différentes s'appliquent selon les types de véhicules. Cela permet aux futurs conducteurs d'être mieux préparés à des comportements inattendus. Par exemple, si un vélo adopte une trajectoire particulière, cela peut être autorisé.	GT Vélo des VERTE·ES (Pfister, Rohr, Dähler), Grossenbacher, Brunner
Les systèmes d'aide et d'automatisation sont déjà pris en considération.	Jung
Il convient de rappeler que des règles particulières s'appliquent à certains usagers de la route. Il n'est pas nécessaire de les connaître toutes en détail, mais il est indispensable d'adopter une conduite suffisamment prudente pour éviter toute situation dangereuse lorsque d'autres usagers se comportent de manière inattendue (mais correcte), et surtout de ne pas se faire justice soi-même, car ces comportements sont probablement corrects. Exemples : Les cyclistes peuvent circuler au centre de la voie (selon art. 8, ch. 4a/b OCR) ; les cyclistes ne sont pas tenus de respecter certains feux rouges qui ne s'appliquent pas au trafic cycliste (voir art. 68 OSR).	Gähler
Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire) **Union des villes,** CDSVS, SCPVS, UTP, BNA & FNG	
Pas d'avis faute de compétence	CDSVS

3.3 Remarques (question 6)

Avez-vous d'autres remarques concernant les modifications d'ordonnances proposées ?

Évaluation qualitative Déclarations centrales et propositions

OUI (« JA » coché In le questionnaire ou déclaration équivalente) AG, AI, AR, BE, BS, FR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, **Union des villes,** asa, BPA, Mobilité piétonne, L-drive, UTP, ATE, FSA, Swissdrive, FOR, Jung, QAED, USA	
En complément de la réponse à la question 3 : Pour l'activité d'audit (assurance qualité), il est indispensable de créer des principes d'évaluation uniformes (conditions-cadres et critères) dans l'OCTC : ○ Quels sont les documents appropriés et quels sont les contenus essentiels qui doivent être remis aux participants ? ○ Comment le matériel didactique doit-il être structuré ?	AG

○ Quels contenus le matériel didactique doit-il comporter ? ○ Quand un nouvel audit est-il nécessaire ? ○ Qui forme les auditrices et auditeurs afin de garantir une mise en œuvre uniforme ? (Les auto-écoles opérant parfois au-delà des frontières cantonales) quelles sont les exigences auxquelles doit répondre le matériel didactique ?	
Pour la mise en place et l'adaptation des systèmes, ainsi que pour la formation des experts de la circulation, un délai de préparation de 16 mois devrait être accordé.	AI
La mise en œuvre nécessite du temps. Outre l'adaptation des systèmes, les experts de la circulation doivent être formés. Après l'élaboration du nouveau matériel didactique, il convient également de prévoir un délai pour les contrôles de qualité. À cet effet, une période de préparation de 16 mois est souhaitée. Concernant la succession des blocs d'enseignement, nous recommandons de ne modifier l'ordre qu'à titre exceptionnel (le résumé du bloc 4 devant impérativement constituer le dernier module).	AR
Proposition du Conseil-exécutif du canton de Berne : Les requérants doivent obligatoirement indiquer leur numéro AVS pour le test de la vue, le CTC et le cours de premiers secours, afin de s'identifier. Le formulaire de demande doit également pouvoir être établi sous forme électronique, afin de permettre une conception numérique continue du processus. La confirmation par les représentants légaux ne sera désormais recueillie qu'au moyen d'une autodéclaration (case à cocher). L'identification des personnes pourra être effectuée par une comparaison électronique des données avec GERES et devra intervenir physiquement lors de la visite chez l'opticien, du cours CTC, du cours de premiers secours ainsi que lors de l'examen théorique. En conséquence, elle ne sera plus nécessaire sur le formulaire. L'art. 11 OAC et l'annexe 4 doivent être adaptés de manière à permettre à l'avenir une saisie de données entièrement numérique. Le Conseil-exécutif demande que cette modification soit intégrée en complément dans l'adaptation en cours de l'OAC.	BE
Art. 4 OCTC	FR
La disposition transitoire nous paraît trop sévère. Si un candidat s'inscrit à l'examen théorique avant l'entrée en vigueur de la modification, mais que l'examen a lieu après, il ne pourrait pas le passer. Cela conduirait à la situation absurde où le candidat peut certes s'inscrire, mais serait renvoyé chez lui le jour de l'examen. Nous proposons donc que la disposition transitoire se réfère non pas à la date de l'examen, mais à celle de l'inscription. Si le candidat échoue à l'examen, il devrait suivre le CTC avant une nouvelle inscription. Le cas échéant, une période transitoire de 1 à 3 mois pourrait également être utile.	LU
	NE
1) L'ordre 1-2-3-4 doit impérativement être respecté. Une séquence arbitraire n'a pas non plus de sens dans le CTC actuel ; la leçon 8 constitue déjà aujourd'hui une synthèse de l'ensemble du cours. 2) La division en quatre blocs (répartis sur quatre jours) représente un recul. De nombreuses auto-écoles proposent le cours sous forme de programme d'une demi-journée (par ex. le samedi matin), ce qui est tout à fait pertinent. De nombreux centres de formation continue offrent également ce type de modules. Toutefois, une limitation horaire devrait être prévue pour les cours du soir (par ex. interdiction entre 22h00 et 06h00).	NW
1) L'ordre 1-2-3-4 doit impérativement être respecté. Une séquence arbitraire n'a pas non plus de sens dans le CTC actuel ; la leçon 8 constitue déjà aujourd'hui une synthèse de l'ensemble du cours. 2) La division en quatre blocs (répartis sur quatre jours) représente un recul. De nombreuses auto-écoles proposent le cours sous forme de programme d'une demi-journée (par ex. le samedi matin), ce qui est tout à fait pertinent. De nombreux centres de formation continue offrent également ce type de modules.	OW
La modification souhaitée, consistant à participer au CTC avant l'examen théorique, entraîne des changements très importants dans les systèmes des services des automobiles (Cari et CTC/ formation pratique de base by Sari). Pour la division « Admission à la circulation », cela pourrait générer une charge de travail considérable, sauf si la délivrance de la carte d'admission à l'examen théorique est automatisée et envoyée via Cari (par analogie avec le PCE à PCC).	SG
La mise en œuvre nécessite du temps. Outre l'adaptation des systèmes, les experts de la circulation doivent être formés. Après l'élaboration du nouveau matériel didactique, il convient également de prévoir un délai pour les contrôles de qualité. À cet effet, une période de préparation de 16 mois est souhaitée.	SH, TG

Concernant la succession des blocs d'enseignement, nous recommandons de ne modifier l'ordre qu'à titre exceptionnel (le résumé du bloc 4 devant impérativement constituer le dernier module).	
L'aspect de l'assurance qualité n'est pas réglée dans l'OCTC, cela doit encore être fait.	SO
1) L'ordre des blocs 1-2-3-4 doit impérativement être respecté. Une séquence arbitraire n'a pas de sens, déjà aujourd'hui ; ainsi, la dernière leçon du bloc 4 contient un récapitulatif de l'ensemble du cours. 2) La division en quatre blocs représente un recul. De nombreuses auto-écoles proposent déjà le cours en deux demi-journées, ce qui est tout à fait pertinent. La capacité d'attention des participants est par exemple plus élevée un samedi matin qu'après une journée de travail exigeante suivie de deux leçons en soirée.	SZ
	TI
	VD
	VS
Proposition concernant l'art. 6, al. 1 et 2, P- OCTC : Les al. 1 et 2 doivent être modifiés de manière à permettre l'organisation de deux blocs d'enseignement le samedi et à limiter les cours en semaine à 22h00 au plus tard. Justification : Les formations d'une demi-journée le samedi matin doivent à nouveau être possibles. En revanche, la durée des cours en soirée doit être restreinte. **Proposition concernant l'art. 7, al. 1, P- OCTC :** L'al. 1 doit être modifié afin que les blocs d'enseignement soient obligatoirement suivis dans l'ordre de 1 à 4. Justification : Il n'y a guère de sens à ce que la partie 4 du cours CTC contienne un récapitulatif des blocs 1 à 4 si seule la séquence du bloc 1 est prescrite.	ZG
La mise en œuvre du nouveau processus impliquera une charge considérable pour les autorités d'admission (nouveaux examens, contrôles renforcés, formation) ainsi que pour les moniteurs de conduite (formation, matériel d'instruction) dans le cadre de la préparation et de l'application. Nous doutons que cela puisse être réalisé avec la qualité nécessaire d'ici au début de l'année 2026. Dans de nombreux cantons, les bases légales permettant des procédures administratives entièrement numérisées sont déjà en place ou en cours d'élaboration. À notre avis, l'occasion de la présente révision devrait être saisie pour modifier l'art. 11 OAC, afin que ces démarches puissent également être effectuées de manière numérique au niveau cantonal. Une attention particulière doit être portée au droit transitoire. L'ordonnance devrait préciser clairement que le nouveau processus pour l'obtention du permis d'élève conducteur ne s'applique qu'aux demandes déposées après le 1er janvier 2026. Les demandes déposées avant ou jusqu'au 31 décembre 2025 doivent être traitées selon l'ancienne procédure. Toute confusion entre l'ancien et le nouveau processus doit être évitée, ce qui doit être exprimé explicitement à l'art. 151*q* OAC.	ZH
La mise en œuvre nécessite du temps. Outre l'adaptation des systèmes, les experts de la circulation doivent être formés. Après l'élaboration du nouveau matériel didactique, il convient également de prévoir un délai pour les contrôles de qualité. À cet effet, une période de préparation de 16 mois est souhaitée. Concernant la succession des blocs d'enseignement, nous recommandons de ne modifier l'ordre qu'à titre exceptionnel (le résumé du bloc 4 devant impérativement constituer le dernier module).	asa
Le BPA salue l'étape franchie avec cette révision partielle concernant la chronologie du CTC et de l'examen théorique de base, mais surtout l'adaptation de contenu, attendue de longue date, aux conditions changeantes de la formation à la conduite. L'accent porté sur les motivations personnelles de conduite, l'enseignement des dangers ainsi que les systèmes d'aide et d'automatisation favorise des comportements de conduite sûrs et renforce ainsi la sécurité routière. Un examen des contenus d'apprentissage et des méthodes d'enseignement des (nouvelles) exigences de compétences, notamment en lien avec la conduite automatisée, devrait être mené de manière systématique et régulière dans l'ensemble des dispositifs existants de la formation et de l'examen de conduite (CTC, examen théorique de base, examen pratique,	BPA

formation complémentaire). Les résultats de recherche mentionnés constituent une base pertinente à cet effet. Le BPA est conscient que l'élargissement des contenus exige plus de temps pour le CTC. Il convient donc d'examiner si certains contenus existants peuvent être supprimés au profit de nouveaux apprentissages ou externalisés sous forme d'auto-apprentissage. Le BPA travaille depuis de nombreuses années sur la conception des contenus et des méthodes des différents dispositifs de formation et d'examen de conduite et peut offrir un soutien technique pour l'élaboration, le développement et la mise en œuvre d'outils complémentaires, de check-list, de formations pour auditeurs, etc.	
Art. 4, Salle de cours En tenant compte de la LHand, il est indispensable d'ajouter à la liste des exigences que la salle de cours soit accessible en fauteuil roulant et dispose de toilettes adaptées aux personnes en fauteuil roulant.	Mobilité piétonne
La planification actuelle prévoit que l'intégration des SAC dans le CTC réduise considérablement le temps disponible pour d'autres thèmes. Cela ne suffit de loin pas à transmettre les connaissances de base nécessaires. Le CTC reste une « formation accélérée ». Nous demandons donc que : • la durée totale du CTC soit portée à au moins 16 heures. Cette augmentation est indispensable pour répondre aux exigences accrues, à une plus grande diversité des thèmes abordés ainsi qu'à l'examen théorique de base. • seul le matériel didactique vérifié et agréé soit utilisé, afin de garantir la qualité de l'enseignement et de mettre à disposition des futurs élèves conducteurs les documents nécessaires pour se préparer à l'examen théorique de base après le CTC. Justification : Par le passé, le CTC a été régulièrement complété et élargi sans que les ressources en temps nécessaires soient mises à disposition. Lors de la révision de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) en 2018 (Opera-3), l'obligation de formation continue a été réduite de deux à un jour, ce qui a déjà diminué la formation et déplacé davantage de contenus vers la formation de base et donc vers le CTC. Il est donc impératif de répondre aux exigences accrues de la formation de base par une augmentation des heures de cours dans le CTC. Ce n'est qu'ainsi qu'une formation solide peut être garantie, un CTC moderne constituant la base de toute une carrière d'automobiliste ou de motocycliste. En outre, la directive actuelle du CTC précise que « le programme-cadre est destiné à montrer comment les objectifs visés à l'art. 18, al. 4, OAC peuvent être atteints. Les contenus indiqués ne doivent pas tous être obligatoirement enseignés. » Cette remarque montre que l'étendue des thèmes est déjà trop importante et que les moniteurs doivent réduire les contenus enseignés. Or, si désormais l'ensemble du contenu doit être enseigné (!), il faut aussi prévoir du temps pour ce faire. Nous demandons en outre que l'art. 9 P-OCTC soit purement et simplement supprimé, puisque la participation au cours est enregistrée électroniquement (art. 8, al. 2, P-OCTC), qu'aucune confirmation physique n'est déjà plus délivrée et que la réussite de l'examen théorique de base constitue la preuve de l'accomplissement du CTC. Enfin, l'annexe 11, ch. II. 1.2.4 « Règles régissant l'usage écologique du véhicule » se concentre encore sur les véhicules à boîte manuelle. Les véhicules automatiques ou électriques ne sont pas du tout pris en considération. Nous estimons que les points suivants devraient être pris en considération : • choix du rapport, mode économique • accélération • position de la pédale d'accélérateur • conduite en montagne ou en plaine • anticipation / distance • coupure d'alimentation • roue libre • utilisation de l'élan • allure constante	L-drive
Dans le cadre du projet de recherche de l'UTP sur la sécurité aux passages à niveau, des mesures concrètes de sensibilisation et de formation du comportement des usagers de la route sont actuellement élaborées et préparées, en collaboration avec des représentants du secteur routier, pour être intégrées dans le CTC et ses directives. Concernant le thème « Preuve de l'acquisition des connaissances théoriques », il conviendrait d'examiner, par rapport au détail de la liste figurant au ch. 1.2.4, si les risques accrus et la vigilance particulière requise lors de la traversée des passages à niveau ne	UTP

devraient pas être mentionnés déjà aux ch. 1.2.1 ou 1.2.2 (éviter l'arrêt sur le passage à niveau, tenir compte des longues distances de freinage des trains).	
Nous saluons expressément le fait que le CTC prenne la forme d'un enseignement présentiel et non en ligne (voir rapport explicatif, p. 3).	ATE
	FSA, USA
Art. 6, al. 1 Afin de pouvoir assimiler durablement les contenus complets et exigeants du plan d'enseignement, les participants ont besoin de temps pour digérer ce qu'ils ont appris. Nous soutenons donc la modification prévoyant que le cours soit divisé en quatre blocs d'enseignement et suivi à des jours différents.	Swissdrive
Nous avons identifié et commenté les passages du plan d'enseignement du CTC qui nécessitent des ajustements ou dont la formulation est partiellement incompréhensible (voir commentaire du FOR à la question 5).	FOR
Mettez-vous à la place d'un jeune de 15 ans. Il a d'autres préoccupations (fin de scolarité, apprentissage, etc.) et ne s'intéresse guère à ces questions. Il se ronge les sangs à cause de l'examen théorique. Il n'a pas de moyens financiers propres, papa et maman paieront. Mon expérience est mauvaise. Il n'y a pas de valeur ajoutée. Aucun élève interrogé n'a exprimé n'était content de l'abaissement de l'âge requis. Vous constatez vous-mêmes les problèmes, mais nous ne partageons pas votre avis. Seuls les jeunes de 16 ans avec leurs 125 cm³ y trouvent un intérêt. Malheureusement, beaucoup n'atteignent pas l'âge de 18 ans. Ils ne voient pas le danger ! Le fait d'avancer encore le CTC n'y changera rien.	Jung
L'annexe 11, ch. II. 1.2.4 « Exigences minimales, Examen théorique de base » énumère les règles à examiner régissant l'usage écologique du véhicule (conduite respectueuse de l'environnement et économe en carburant, prévention du bruit). Une actualisation et un complément des thèmes listés s'imposent. Il manque par ex. la conduite anticipative, le respect des distances, l'utilisation de l'élan, la conduite régulière, la conduite en montage et en plaine, ainsi que les mesures à prendre avant un trajet (choix des pneus, pression des pneus). De plus, aucune indication n'est donnée concernant les règles applicables aux véhicules à boîte automatique et aux véhicules électriques (par ex. mode Eco, conduite en roue libre, récupération d'énergie, recharge).	QAED
NON (« NON » coché In le questionnaire ou déclaration équivalente) BL, GE, GL, GR, JU, UR, usam, CCCS, CCPCS, UPSA, ACS, auto-suisse, ASETA, routesuisse, TCS, Velosuisse, VFAS, Entrepreneurs Suisse	
Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire) **Union des villes,** CDSVS, SCPVS, Pro Velo, BNA&FNG, Gähler	

Annexe 1 : Participants à la consultation

Abréviation	Désignation
1. Cantons	
ZH	Canton de Zurich
BE	Canton de Berne
LU	Canton de Lucerne
UR	Canton d'Uri
SZ	Canton de Schwyz
OW	Canton d'Obwald
NW	Canton de Nidwald
GL	Canton de Glaris
ZG	Canton de Zoug
FR	Canton de Fribourg
SO	Canton de Soleure
BS	Canton de Bâle-Ville
BL	Canton de Bâle-Campagne
SH	Canton de Schaffhouse
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	Canton de Saint-Gall
GR	Canton des Grisons
AG	Canton d'Argovie
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
NE	Canton de Neuchâtel
GE	Canton de Genève
JU	Canton du Jura
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
PS	Parti socialiste Suisse
UDC	Union Démocratique du Centre
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	
ACS	Association des communes suisses
Union des villes	Union des villes suisses
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	
UPS	Union patronale suisse
usam	Union suisse des arts et métiers
5. Autres milieux intéressés	
5.1 Organisations intercantonales	
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
CCDJP	Conférence des directrices et cantonaux de justice et de police
CCPCS	Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses de Suisse
SCPVS	Société des Chefs de Police des Villes de Suisse
asa	Association des services des automobiles
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	
ACS	Automobile Club de Suisse
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile

Abréviation	Désignation
auto-suisse	Association des importateurs officiels d’automobiles
BPA	Bureau de prévention des accidents
Mobilité piétonne	Mobilité piétonne Suisse
L-drive	Association suisse des moniteurs de conduite
Pro Velo	Pro Velo Suisse
RoadCross	RoadCross Suisse
ASETA	Association suisse pour la technique agricole
routesuisse	routesuisse – Fédération routière suisse FRS
TCS	Touring Club Suisse
Velosuisse	Association suisse des fournisseurs de bicyclettes
VFAS	Association du commerce automobile indépendant Suisse
UTP	Union des transports publics
ATE	Association transports et environnement
5.3 Autres associations nationales	
FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants
Swissdrive	Organisation Swissdrive
5.4 Assurances	
BNA&FNG	Bureau national suisse d’assurance & Fonds national suisse de garantie
SUVA	Caisse nationale suisse d’assurance en cas d’accidents
5.6 Autres	
Architecture sans obstacles	Centre spécialisé suisse de l’architecture sans obstacles
6. Autres milieux intéressés	
GT Vélo des VERT·ES	GT Vélo des VERT·ES de la ville de Zurich (Corsin Pfister, Markus Rohr, Sarah Dähler)
GT Vélo du PS	GT Vélo du PS de la ville de Zurich (Sandro Gähler)
Brunner	Paul Brunner
Cycla	L’alliance suisse du vélo
Erhart	Othmar Erhart
FOR	Institut forensique de Zurich
Grossenbacher	Cristiana Grossenbacher
Jung	Gaby Jung
Entrepreneurs Suisse	Association Agro-Entrepreneurs Suisse
QAED	Quality Alliance Eco-Drive
USA	Union suisse des aveugles