

Rapport annuel 2024

Rapport annuel du président

Les défis liés aux adaptations réglementaires de ces dernières années ont marqué le quotidien professionnel de nombreux moniteurs de conduite - et donc aussi l'engagement de L-drive Suisse. En 2024, la formation à la conduite devrait connaître des changements fondamentaux en raison de l'automatisation et de la numérisation.

De nombreux moniteurs de conduite ont été confrontés à de grands défis en 2024 également : La situation difficile du marché, due en grande partie aux adaptations réglementaires de ces dernières années (mot-clé : Opera-3), a mis de nombreux moniteurs de conduite actifs sous pression (parfois existentielle) en 2024 également.

De plus, la formation à la conduite est actuellement soumise à des changements fondamentaux en raison de la progression de l'automatisation et de la numérisation. En 2025, des thèmes tels que la "conduite autonome" et les "systèmes d'assistance à la conduite" marqueront de plus en plus le quotidien professionnel des moniteurs de conduite.

Dans ce contexte, nous devrions toutefois surtout réfléchir au fait que la sécurité routière a eu tendance à diminuer en Suisse au cours des dernières années. C'est également ce qu'a constaté le [Bureau de prévention des accidents \(BPA\) dans son "Baromètre de la sécurité 2024"](#) :

"Les cinq dernières années ont montré une évolution défavorable de la sécurité routière, qui s'est encore accentuée l'année dernière. La tendance va dans la mauvaise direction. Pour réduire le nombre d'accidents graves de la route, la Suisse doit mettre en œuvre des mesures efficaces et économiques de manière plus conséquente".

Evaluation Opera-3 : propositions d'optimisation de la formation à la conduite soumises

L-drive Suisse s'est activement impliqué dans ce processus en 2024.

En 2023 déjà, L-drive Suisse avait organisé des ateliers dans toute la Suisse afin d'impliquer les moniteurs de conduite dans les discussions sur les adaptations nécessaires de la formation à la conduite. Du point de vue de L-drive Suisse, les problèmes causés par la révision de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC-3) depuis 2018 doivent être abordés rapidement et sans tabou. En particulier, la phase d'apprentissage d'un an ainsi que la conduite à 17 ans n'ont pas fait leurs preuves sous cette forme, de l'avis de nombreux moniteurs de conduite. Et pour les catégories de motos, la formation pratique de base (IPB) nécessite une réforme complète. Les statistiques d'accidents parlent d'elles-mêmes !

Les résultats des ateliers ont été intégrés dans deux rapports avec des propositions de mesures au printemps 2024. Ceux-ci ont fait l'objet d'une consultation auprès des associations régionales.

En mars 2024, les deux rapports ont été envoyés à l'Office fédéral des routes (OFROU).

Sur la base des expériences faites et des réactions des moniteurs de conduite de toute la Suisse, L-drive Suisse a proposé à l'Office fédéral des routes (OFROU) les mesures suivantes pour optimiser les prescriptions d'admission à la circulation pour les cat. B/BE et A :

Optimisation des prescriptions pour cat. B/BE :

1. **Conduire à 17 ans - sous certaines conditions** : Le permis d'élève conducteur (PEC) doit continuer à être délivré à partir de 17 ans. Toutefois, il sera désormais toujours possible de passer l'examen à 18 ans. Ainsi, la phase d'apprentissage d'un an reste possible sur une base volontaire, mais les jeunes conducteurs disposent d'une plus grande flexibilité.
2. **Des accompagnateurs** : Les élèves conducteurs doivent pouvoir choisir jusqu'à deux accompagnateurs privés, âgés d'au moins 26 ans, titulaires d'un permis de conduire de durée illimitée depuis cinq ans et n'ayant commis aucune infraction au code de la route passible de sanctions pénales.
3. **Introduction pour les accompagnateurs** : Avant le premier trajet, les accompagnateurs non professionnels doivent suivre une initiation auprès d'un moniteur d'auto-école avec lequel ils resteront en contact pendant la phase d'apprentissage.
4. **Structuration de la phase d'apprentissage** : l'examen de la théorie de base et le cours de théorie de la circulation doivent être révisés. L'examen théorique ne doit pas remonter à plus de six mois lors de l'obtention du PEC.
5. **Un niveau d'examen plus élevé** : un examen plus exigeant devrait augmenter la sécurité routière. Si cela est garanti, on pourrait renoncer à d'autres mesures pour les accompagnateurs.
6. **Des définitions plus claires** : Les termes peu clairs tels que "maturité pour l'examen" doivent être définis plus précisément, notamment en ce qui concerne l'utilisation des autoroutes et des semi-autoroutes pendant les courses d'apprentissage.

Optimisation des prescriptions pour la cat. A/A1 :

1. **IPB pour les jeunes de 15 ans (cat. A1 dans l'UE : AM)** : un cours IPB obligatoire de 8 heures doit également s'appliquer aux vélos/cyclomoteurs électriques rapides. Ce cours ne peut pas être pris en compte pour les catégories supérieures, sauf s'il est combiné avec un cours de moto de la catégorie supérieure et une répétition de deux heures.
2. **Limitation de la puissance pour les jeunes de 16 et 17 ans** : la puissance maximale de la cat. A1 doit être limitée à 8,5 kW (y compris les véhicules électriques). À partir de 18 ans, la puissance autorisée serait de 11 kW.
3. **Formation pratique de base (IPB)** : L'IPB de 12 heures doit être suivie une seule fois lors de la première obtention d'un permis A1 ou A (max. 35 kW, âge minimum 18 ans).
4. **Formation des compétences pour la promotion** : lors du passage de A1 16 à A35 (UE : A2) ainsi que de A35 à A, une formation de 6 heures auprès d'un(e) moniteur(trice) de conduite de motocycles de la cat. IV est nécessaire. Les moniteurs de conduite doivent confirmer cette formation.

Prise en compte des directives de l'UE : Le projet de 4ème directive européenne sur le permis de conduire pourrait prévoir un relèvement de l'âge minimum pour la cat. A1 à 18 ans. En outre, la question se pose de savoir si l'accès direct à la cat. A doit rester possible en Suisse.

Toutes les mesures pour les cat. B/BE et A visent à augmenter la sécurité routière et à rendre les réglementations plus proches de la pratique.

Evaluation Opera-3 : Qu'évalue exactement l'OFROU ?

De son côté, l'Office fédéral des routes (OFROU) a entamé en 2024 le contrôle de certaines mesures Opera 3 (conduite à 15 ans, permis d'élève conducteur d'un an), comme le prévoit la loi. Il s'agit d'examiner si les mesures décidées en 2018 contribuent effectivement à améliorer la sécurité routière. Les résultats de cette évaluation devraient être disponibles d'ici fin 2025.

Dans le cadre de l'évaluation qui débutera en 2024, différents aspects de la nouvelle réglementation seront examinés, notamment

1. si la phase d'apprentissage d'un an permet d'acquérir une plus grande expérience de la conduite, d'adopter un comportement plus sûr au volant et de réduire le risque d'accident après l'examen de conduite.
2. Dans quelle mesure la nouvelle réglementation influence-t-elle le risque d'accident pendant la phase d'apprentissage.
3. Si la mesure entraîne un décalage de l'âge de début de la formation à la conduite et une augmentation du trafic.
4. si la réussite à l'examen des élèves conducteurs de 17 ans diffère de celle des autres groupes d'âge.

Pour la collecte des données, des sondages en ligne sont réalisés, les statistiques de réussite aux examens des services cantonaux des automobiles sont analysées et les données relatives aux accidents de la route sont évaluées.

Étant donné que des analyses statistiques solides nécessitent un certain laps de temps, au moins trois "années-accidents" achevées (2022, 2023, 2024) sont nécessaires. Les données complètes doivent être disponibles d'ici mars 2025 afin de pouvoir finaliser le rapport d'évaluation fin 2025.

Après la publication des résultats, l'OFROU analysera les résultats avec L-drive Suisse et discutera des adaptations possibles de la réglementation.

La phase d'apprentissage d'un an suscite aussi des critiques dans le monde politique

Dans le contexte de l'évaluation en cours des mesures d'Opera 3, le monde politique s'est également activé en 2024, notamment dans le cadre du groupe parlementaire "Formation à la conduite / Moniteurs de conduite" initié par L-drive Suisse :

La phase d'apprentissage d'un an ne s'applique pas seulement aux jeunes de 17 ans, mais aussi à ceux de 18 à 20 ans, ce qui est de plus en plus perçu comme une injustice. C'est pourquoi le conseiller national du groupe libéral radical Andri Silberschmidt a déposé une motion visant à supprimer cette obligation pour les élèves conducteurs majeurs. Il a reçu le soutien du conseiller national UDC Mike Egger ainsi que d'autres membres des Chambres fédérales issus du centre et de l'UDC.

Parallèlement à des interventions politiques, la pétition *Délai d'apprentissage-non.ch* a été lancée pour donner plus de poids à cette revendication. L'objectif est d'adapter l'ordonnance sur l'admission à la circulation routière de manière à supprimer le délai d'apprentissage d'un an pour les jeunes de 18 à 20 ans. L-drive Suisse a soutenu activement et largement la pétition 2024.

Le débat mené publiquement en 2024 montre que la réglementation actuelle suscite des discussions - reste à savoir si elle sera effectivement modifiée.

Règlement d'examen pour les moniteurs de conduite : Recours devant le Tribunal administratif fédéral

En 2024, L-drive Suisse ne s'est pas seulement engagé sur le terrain politique pour défendre les intérêts des moniteurs de conduite. L'association 2024 est également restée dans la course sur le plan juridique :

Le recours déposé par une institution de formation de moniteurs de conduite contre le nouveau règlement d'examen pour les moniteurs de conduite a été porté devant le Tribunal administratif fédéral en janvier 2024. Auparavant, le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) avait rejeté le recours.

Fin 2024, aucune décision du Tribunal administratif fédéral n'avait encore été rendue. En raison de la procédure en cours, le nouveau règlement d'examen ne peut toujours pas être mis en vigueur.

Retard dans le règlement des examens : conséquences pour l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo)

Comme le nouveau règlement d'examen est directement lié à la révision de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo), l'adaptation de cette dernière subit de nouveaux retards. Les adaptations prévues, dont la formation séparée pour les différentes spécialisations de moniteurs de conduite A, B et C/D ainsi que les modifications concernant la formation continue obligatoire, ne peuvent pas être mises en œuvre pour le moment.

L'entrée en vigueur du règlement d'examen est prévue au plus tôt en 2025. Ensuite, l'Office fédéral des routes (OFROU) aura besoin d'environ une année supplémentaire pour réviser définitivement l'ordonnance sur les moniteurs de conduite (OMCo) et la faire adopter par le Conseil fédéral.

La réglementation future du perfectionnement des moniteurs de conduite n'est pas claire. Il faut notamment clarifier le sort des moniteurs de conduite qui se trouvent déjà dans une période de perfectionnement de cinq ans. La clarification de ce point pourrait avoir une influence supplémentaire sur le calendrier.

Le secteur des moniteurs de conduite doit donc continuer à patienter jusqu'à ce que des décisions définitives soient prises concernant le nouveau règlement des examens et l'ordonnance sur les moniteurs de conduite.

Engagement politique de L-drive Suisse - Consultations

2024, L-drive Suisse a participé à plusieurs procédures de consultation :

a) Révision de l'enseignement de la circulation routière (CTC)

Dans sa prise de position sur la révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) et l'introduction de la nouvelle ordonnance de l'OFROU sur l'enseignement des connaissances de la circulation routière (OCTC), L-drive Suisse s'est prononcé en septembre 2024 de manière fondamentalement positive sur les modifications prévues, tout en demandant des améliorations.

Salutation de la modernisation : L-drive Suisse a salué la modernisation du CTC et l'intégration des systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation dans l'enseignement. Ces thèmes sont d'une importance capitale au vu de l'automatisation croissante du trafic routier et devraient être présentés non seulement aux nouveaux conducteurs, mais aussi à tous les conducteurs, dans l'esprit de l'apprentissage tout au long de la vie. L-drive Suisse a donc demandé que l'utilisation des systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation ne soit pas seulement enseignée aux nouveaux conducteurs, mais qu'elle fasse partie intégrante d'une formation continue obligatoire pour tous les conducteurs.

Maintien de l'enseignement présentiel : Une autre demande importante de L-drive Suisse pour le CTC était le maintien de l'enseignement présentiel au CTC. L'échange direct entre les participants au cours et l'interactivité sur place sont, selon eux, décisifs pour la compréhension et l'assimilation des contenus transmis.

L'introduction prévue d'un programme d'enseignement est également saluée, mais L-drive Suisse a demandé dans sa prise de position que des indications de temps par bloc thématique soient ajoutées. C'est la seule façon de s'assurer que les thèmes sont traités de manière uniforme et complète.

Demandes d'adaptations de détail : L-drive Suisse a estimé que le projet d'ordonnance n'était pas encore totalement abouti et a donc formulé quelques demandes d'amélioration :

1. **Assurance qualité des supports de cours :** selon L-drive Suisse, seuls des supports de cours contrôlés et certifiés peuvent être utilisés pour la réalisation des cours CTC. L-drive Suisse a proposé que les supports de cours ne soient pas obligatoirement sous forme imprimée, mais que des supports numériques tels que des présentations ou des documentations soient également autorisés. La certification des supports de cours pourrait être assurée par l'association.
2. **Augmentation du nombre total d'heures du CTC :** l'intégration prévue des thèmes relatifs aux systèmes d'assistance à la conduite dans le CTC pourrait avoir pour conséquence que le temps manque pour d'autres thèmes. C'est pourquoi L-drive Suisse a demandé, dans le cadre de la consultation, une augmentation du nombre total d'heures du CTC à au moins 16 leçons.

b) Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

En octobre 2023 déjà, le Conseil fédéral avait ouvert une consultation sur l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA). L'objectif était de créer les bases légales pour l'utilisation de véhicules automatisés en Suisse.

L-drive Suisse, en tant qu'organisation faîtière des moniteurs de conduite, a pris position de manière détaillée sur le projet en 2024 et a salué l'engagement du Conseil fédéral à établir suffisamment tôt un cadre légal.

En même temps, L-drive Suisse a toutefois souligné les possibilités d'amélioration, notamment dans le domaine de la formation à la conduite.

La consultation a porté sur des aspects essentiels de l'automatisation dans le trafic routier, qui présentent à la fois des opportunités et des risques pour la sécurité routière. Pour L-drive Suisse, il est clair que l'automatisation croissante des véhicules va poser des exigences accrues aux conducteurs, notamment en ce qui concerne l'utilisation et la surveillance des systèmes automatisés. Dans ce contexte, L-drive Suisse a souligné une nouvelle fois la nécessité d'une formation continue pour les conducteurs de véhicules, à l'instar de ce qui se fait pour un pilote d'avion.

Un point central de la prise de position de L-drive Suisse était la nécessité d'une formation à la conduite obligatoire et spécialisée pour l'utilisation de véhicules automatisés. Cette formation ne devrait pas seulement porter sur les compétences techniques, mais aussi sur les exigences psychologiques liées à l'utilisation de tels véhicules, comme la surveillance des systèmes et la volonté de prendre le contrôle en cas d'urgence.

Le Conseil fédéral a finalement adopté l'ordonnance sur la conduite automatisée en décembre 2024. Elle entrera en vigueur le 1er mars 2025.

c) Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

En 2020, le Conseil fédéral a décidé qu'en matière de signalisation, il ne voulait plus déclarer juridiquement contraignantes les normes techniques concrètes des organisations de droit privé. Les contenus les plus importants de ces normes doivent donc être transférés dans le droit fédéral.

En 2024, L-drive Suisse a pris position majoritairement en faveur de la proposition du Conseil fédéral concernant la révision partielle de l'Ordonnance sur la signalisation routière pour reprendre les contenus les plus importants de certaines normes techniques dans le droit fédéral de la signalisation ; de la nouvelle Ordonnance du DETEC sur la signalisation de direction aux jonctions et bifurcations sur les autoroutes et semi-autoroutes ; de la nouvelle Ordonnance du DETEC sur les marquages spéciaux ainsi que de la modification de l'Ordonnance sur les amendes d'ordre.

Groupe parlementaire "Formation à la conduite / Moniteurs de conduite".

Le groupe parlementaire "Formation à la conduite/moniteurs de conduite", dirigé administrativement par L-drive Suisse et coprésidé par les membres du Conseil national Benjamin Roduit (Centre/VS), Gabriela Suter (PS/AG), Pierre-André Page (UDC/FR) et Céline Weber (Vert libéraux/VD), s'est principalement penché sur les thèmes actuels de l'évaluation d'Opera-3 (conduite à 17 ans, phase d'apprentissage d'un an ainsi que formation pratique de base IPB) ainsi que sur la révision de l'enseignement de la circulation routière OAC. Elle s'est réunie le 14 mars et le 26 septembre 2024 à Berne, en marge des sessions.

L-drive Mobility-Forum avec le conseiller fédéral Albert Rösti

Le 14 novembre 2024, le forum L-drive Mobility sur le Gurten à Berne a mis en lumière l'évolution de l'attitude des jeunes face à l'automobile et son influence sur la formation à la conduite. La manifestation a soulevé la question de savoir si les jeunes d'aujourd'hui s'intéressent encore à la voiture.

L'événement - tout comme la campagne de communication "L-Profis" qui se poursuivra en 2025 - a été financé par le fonds de formation professionnelle FFP moniteurs/monitrices.

Conclusion : les jeunes restent très intéressés par l'automobilité. La formation à la conduite est toutefois confrontée au défi d'intégrer efficacement des méthodes modernes comme l'apprentissage mixte. Des approches d'apprentissage numériques comme le CTC-Quiz du BPA pourraient améliorer la sécurité routière. En outre, une préparation complète à la conduite automatisée est nécessaire. L'apprentissage mixte est considéré comme une approche prometteuse pour préparer les jeunes conducteurs de manière ciblée aux nouvelles technologies.

Grâce à la collaboration avec le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR), le conseiller fédéral Albert Rösti s'est également rendu à la manifestation en 2024. Lors d'un entretien, le ministre des transports a assuré qu'il était à l'écoute des préoccupations des moniteurs de conduite, tout en invitant L-drive Suisse à un entretien.

Assemblée des délégués de L-drive Suisse

Lors de l'assemblée des délégués de L-drive Suisse du 23 avril 2024 à Berne, les délégués ont confirmé toutes les affaires statutaires. Le rapport annuel 2023 ainsi que les comptes annuels 2023 ont été approuvés à l'unanimité, bien que les comptes aient été clôturés avec un déficit de CHF 31'000. Le budget 2024 a également été approuvé sans discussion, les cotisations des membres restant inchangées pour 2024.

L'assemblée des délégués a également élu à l'unanimité Anne Bader pour un nouveau mandat au sein de la commission d'assurance qualité (CAQ).

En outre, Romina Riesen, qui a quitté le secrétariat de L-drive Suisse en 2024, et Hans-Jürg Leuenberger, qui s'est engagé dans de nombreuses charges pour l'association et les moniteurs de conduite, ont été remerciés.

Engagement et séparation du directeur Philippe Kurth

Fin février 2024, le comité directeur de L-drive Suisse a élu Philippe Kurth comme nouveau directeur. Philippe Kurth, qui dispose d'une formation commerciale et des autorisations de moniteur de conduite cat. B et A, a pris ses fonctions le 15 mars 2024 à temps partiel (50 %). Bien que celui-ci ait été augmenté par la suite à 60 pour cent, les rapports de travail ont dû être résiliés d'un commun accord fin novembre pour le 31 décembre 2024.

Cette étape a été rendue nécessaire par des défis organisationnels et financiers ainsi que par la nécessité de créer d'abord une base plus stable pour le développement de l'association. Les développements dans ce contexte ont montré que L-drive Suisse n'est pas encore suffisamment consolidé sur le plan organisationnel après la fusion avec la Fédération romande des écoles de conduite pour faire un pas supplémentaire sous cette forme.

Jusqu'à nouvel ordre, le directeur de la CAQ, Christian Stäger, assume des tâches supplémentaires. Il est assisté par Madeleine Gross et, dans le domaine de la CAQ, par Jean-Claude Frei.

Un grand merci

J'aimerais remercier ici tous ceux qui se sont engagés l'année dernière dans les organes de L-drive Suisse (commissions/groupes spécialisés), dans des groupes de projet et/ou de travail ainsi que dans les associations régionales/sections pour la formation professionnelle à la conduite, la sécurité routière et les moniteurs de conduite.

Nous tenons en outre à remercier tout particulièrement les membres de l'ensemble du comité directeur de L-drive Suisse.

Nous tenons également à remercier les autorités (Office fédéral des routes OFROU, Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation SEFRI) ainsi que toutes les organisations partenaires et leurs représentants au niveau national (comme l'Association des services cantonaux des automobiles asa) et dans les cantons (services cantonaux des automobiles, experts de la circulation, polices de la circulation). Ils ont été pour nous des interlocuteurs fiables en 2024 également.

Ensuite, nous remercions tout particulièrement les collaborateurs des bureaux de L-drive Suisse à Berne et à Puidoux.

Enfin, nous remercions tous les moniteurs de conduite et les membres qui s'engagent quotidiennement pour plus de sécurité et une formation professionnelle à la conduite.

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Dr. Michael Gehrken
Président