

OPERA-3

La vérité sur OPERA-3

La révision de l'apprentissage de la conduite OPERA-3 était déjà sujet à controverse dans de nombreux médias avant la décision du Conseil Fédéral du 14/12/2018. La prise de position largement soutenue par l'OFROU, le bpa, l'asa et le TCS contre le corps des moniteurs de conduite, l'ASMC et Roadcross peut être qualifiée, à juste titre, de «combat de David contre Goliath».

Goliath a fini par gagner! Qu'est-ce qui a mal tourné? Les associations de moniteurs de conduite ont-elles trop peu agi? Même si ces reproches ont été formulés dans une première vague d'insatisfaction du corps des moniteurs de conduite, ils ne sont pas objectifs. Quelles étaient les vraies raisons?

La plus importante est que les 3700 monitrices et moniteurs de conduite ne possèdent aucun lobby politique à Berne. Autre aspect: toutes les prises de position présentées par l'ensemble des organisations de moniteurs de conduite à l'OFROU n'ont été jugées que par un seul vote.

D'après l'exemple choisi parmi les «Résultats du processus de prise de position concernant OPERA-3», il faut distinguer la façon dont l'Office Fédéral des routes (OFROU) les a évalués. Ainsi, le corps des moniteurs de conduite n'a pas pu gagner!

OPERA-3 comme tendance à la baisse dans l'apprentissage de la conduite en Suisse?

Non seulement les experts de la circulation routière (monitrices et moniteurs de

conduite, animatrices et animateurs des cours de formation continue) sont surpris, voire contrariés, par cette décision, mais aussi bons nombres d'usagers de la route. Surpris, du coup, parce que la Suisse a obtenu en 2017 seulement une distinction pour l'«amélioration de la sécurité routière» de la part du Conseil Européen de la Sécurité des Transports (ETSC).

Minimisation des risques

La conduite à partir de 17 ans et la suppression de l'inscription «boîte automatique» ne sont que la partie émergée de l'iceberg OPERA-3. La clarification pour tous les usagers de la route en Suisse est donc nécessaire et urgente. Alors que le monde politique minimise la révision de l'apprentissage de la conduite, les organisations spécialisées craignent une augmentation des accidents à moyen terme.

Les trames de fond les plus importantes concernant OPERA-3

Conduire à partir de 17 ans

C'est bien de prolonger la durée de l'apprentissage de la conduite des jeunes

conducteurs pour acquérir plus d'expérience en termes de conduite. Pourtant, le projet «Conduire à partir de 17 ans» n'a pas abouti. La sphère politique fait de la publicité sur ce point avec notre pays voisin, l'Autriche, où de bonnes expériences ont été vécues avec la conduite à partir de 17 ans. Mais comparaison n'est pas raison. En Autriche, les accompagnateurs des jeunes conducteurs de 17 ans doivent suivre une formation supplémentaire et documenter les trajets d'exercice en détail. Cela n'est pas prévu en Suisse. Les experts de la circulation routière ont mis en lumière la mesure de préparation des accompagnateurs avant les débats. Sans succès malheureusement.

Suppression de l'inscription «boîte automatique»

Le bannissement de l'inscription «boîte automatique» a déjà fait l'objet de débats houleux il y a quelques années. Les experts de la circulation routière, les organisations pour la sécurité routière mais aussi OFROU étaient d'accord, à l'époque et pour des raisons de sécurité, pour que le professionnel fasse connaître et vérifier les actions d'embrayage, de démar-

rage ainsi que la sélection de la bonne vitesse en côtes et en pentes.

Pourtant, fin 2018, les considérations liées à la sécurité ont été jetées par-dessus bord du jour au lendemain et, le 1er février 2019, la suppression de l'inscription «boîte automatique» a été jugée comme étant sans danger. Celui qui veut passer des vitesses doit s'exercer par lui-même? Ce n'est donc pas par hasard que la feuille de route pour la mobilité électrique 2022 fait la promotion de l'électromobilité avec un véhicule électrique avec un L à l'arrière. L'apprentissage de la conduite automobile avec boîte automatique doit être considéré comme positif non seulement en termes d'écologie, mais aussi pour la sécurité routière. Mais tout cela part aux oubliettes, si les jeunes conducteurs obtiennent l'examen du permis de conduire avec un véhicule automatique puis tentent de conduire un véhicule à boîte manuelle selon un mode «do it yourself». Cela ne va pas en faveur de la sécurité routière et ne permet pas non plus de réduire les émissions de CO2.

Les experts de la circulation routière ont proposé, à cet effet, une attestation de compétences, comme elle est utilisée depuis de nombreuses années pour l'examen du permis moto cat. B/A1: le moniteur confirme les connaissances de base de la conduite en moto sans qu'un examen de conduite ne soit passé.

Conduire un scooter à 15 ans

Les petits deux-roues appelés scooters doivent être conduits à une vitesse maximum de 45 km/h sur les routes suisses, d'après la volonté du Conseil Fédéral. Pour les experts de la circulation routière, l'âge des jeunes usagers de la route n'a pas fait débat, mais bien le fait que, pour des personnes âgées de 15 ans, il vaudrait mieux mettre en avant la

promotion des vélos électriques et non la mobilité à l'aide d'un véhicule à essence. Où sont passées les considérations en termes de CO2?

Validité de l'examen théorique de base, des CTC et des IPB

Alors que, chez nos voisins allemands, de nombreuses heures d'enseignement théorique sur la circulation sont obligatoires et qu'aucun trajet d'apprentissage privé n'est autorisé, l'examen théorique de base suisse est un outil inapte depuis bon nombre d'années pour apprendre les règles de circulation routière. Apprendre par cœur les bonnes réponses via une application est devenu standard et s'est transformé en commerce lucratif pour les fournisseurs et les concédants de licence des applications. L'inaptitude de la théorie de base est constatée au quotidien par le corps des moniteurs de conduite. Même dans les statistiques sur les accidents en Suisse, l'ignorance des dispositions sous forme d'un non-respect de la priorité se classe en première position dans la fréquence des accidents. Les experts de la circulation routière encouragent un ajustement de la théorie de base depuis des années, mais ces changements ne se sont faits que sur la forme.

Pendant ce temps, la validité de la théorie de base pendant deux ans a été abrogée. A présent, il peut s'écouler un temps illimité entre la réussite de l'examen théorique et le début de la pratique pour les jeunes conducteurs. Quelle quantité de connaissances est encore présente? Nous sommes frappés d'incompréhension par le fait que, désormais, les durées de validité pour l'obtention des cours de théorie de la circulation (CTC) et de l'instruction pratique de base pour motocycles (IPB) sont également abrogées. Cela signifie pourtant que, selon le can-

ton, les jeunes conducteurs (de voiture) peuvent demander un permis d'élève conducteur pendant quatre ans ou plus jusqu'à ce qu'ils réussissent l'examen du permis de conduire pratique. Encore plus grave: le règlement pour les conducteurs de moto qui stipule que l'IPB est également valable de manière illimitée et que les élèves conducteurs peuvent conduire des motos sans accompagnateur. Si ces points ne sont ni débloqués ni régis avec précision dans les décrets d'application, la révision de l'apprentissage de la conduite a clairement manqué son objectif.

Cours de formation continue

La formation continue pour les jeunes conducteurs a été réduite de deux à un jour sous la pression politique. Le déclencheur a été un jeune politicien qui, après avoir suivi ces cours, a trouvé qu'ils étaient inutiles. Un grand débat public a eu lieu pour savoir si cela paraissait sensé de déclarer obligatoire une formation continue pour les jeunes conducteurs. L'OFROU a chargé le Bureau de prévention des accidents bpa d'évaluer l'impact des cours de formation continue. Le bpa en a tiré la conclusion suivante:

Au vu du risque d'accident accru chez les jeunes conducteurs, la phase d'essai représente une mesure de prévention judicieuse. Les analyses effectuées prouvent un impact global de diminution des accidents pendant la phase d'essai. Egalement d'après les données de l'enquête, des répercussions réjouissantes sur le comportement des jeunes conducteurs ont pu être prouvées. La sanction a un effet suffisamment dissuasif et est perçue comme probable afin d'exercer l'effet escompté. Toutefois, les effets des cours de formation continue sur la sécurité dans l'ampleur escomptée n'ont pas pu être prouvés. (Source: Evaluation de la formation en deux phases, bpa, conclusions)

Suite à cela, l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC et la Zürcher Fahrlehrerverband ZFV ont commandé, en 2017, une nouvelle évaluation des cours de formation continue. La Zürcher Hochschule der Angewandten Wissenschaften ZAHW en a tiré les conclusions suivantes, sous la direction du Prof. Dr. Hackenfort: *La formation continue des jeunes conducteurs est considérée dans la littérature et par les experts comme une mesure nécessaire, mais à optimiser, pour améliorer la sécurité dans la circulation routière. Cela coïncide en majorité avec les connaissances tirées des études sur simulateur de conduite, qui ne fait aucune différence significative sans exception chez les jeunes conducteurs dans le volume central des kilomètres parcourus avant et après les cours de formation continue, mais une gestion plus compétente des*

événements critiques et des attitudes plus positives ont cependant pu être constatés, entre autres. (Source: Projet formation continue, évaluation ZAHW des cours de formation continue)

Depuis l'introduction des cours de formation continue, le nombre d'accidents a reculé de moitié entre 2005 et 2017 (Office Fédéral de la Statistique OFS). Les deux expertises ont prouvé que les cours de formation continue ne sont pas inefficaces, mais exercent un effet de diminution des accidents et de changement de comportement sur les jeunes conducteurs. Le fait que les deux jours de cours de formation continue doivent être révisés après 13 ans est incontestable parmi les experts. Une diminution à sept heures est également opportune. Cependant, le fait de bannir un jour complet de cours n'est pas en faveur de la sécurité routière.

Une année de permis d'élève conducteur est obligatoire

Ceux qui demandent un permis d'élève conducteur avant d'avoir atteint leur 20ème anniversaire doivent être en possession du permis d'élève conducteur pendant un an, à la volonté du Conseil Fédéral, avant d'être autorisés à passer l'examen de conduite (exception: formation initiale de professionnel du transport routier). Nous supposons une durée moyenne de formation de cinq mois jusqu'à l'examen du permis de conduire de cat. B (voiture), puis il s'agit ensuite de demander à un adulte âgé de presque 20 ans d'attendre jusqu'à son 20ème anniversaire et ainsi l'«obligation d'expiration du permis d'élève conducteur».

Evaluation d'OPERA-3 après trois ans

Le Conseil Fédéral souhaite faire évaluer l'effet des mesures prises au bout de trois ans. Mais l'impact d'une évaluation ne servira pas à élucider les effets de la conduite à partir de 17 ans ni la suppression de l'inscription «boîte automatique» car différentes données initiales s'appliquent.

- Inscription «boîte automatique»: 1er février 2019
- Abrègement des cours de formation continue: 2020
- Permis d'élève conducteur à partir de 17 ans: 2021

Les points mentionnés ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Ils ont été décidés sans tenir compte des experts de la circulation routière, à savoir les monitrices et moniteurs de conduite suisses.