

# L'avis des confédérations

**Fahrlehrer-Magazin, le magazine des moniteurs de conduite, a demandé aux confédérations ASMC et FRE ce qui a mal tourné.**

**FLM: Pourquoi de nombreuses propositions du corps des moniteurs de conduite n'ont-elles pas été prises en compte, malgré une participation intensive dans la prise de position concernant OPERA-3?**

*Dr Michael Gehrken, Président de l'ASMC:* En fin de compte, l'expertise spécialisée et les objections ou propositions de modification justifiées du corps des moniteurs de conduite et de l'ASMC ont été sacrifiées en toute conscience, parce que les moniteurs de conduite étaient le maillon le plus faible dans l'ensemble de ce processus. Le fait que cela soit encore et toujours pareil est un peu de leur faute aussi: le corps des moniteurs de conduite s'est montré trop peu homogène pendant trop longtemps et a plutôt donné l'impression de ne pas savoir lui-même ce qu'il voulait. Les circonstances n'ont rien pu changer non plus au fait que l'ASMC a discuté intensément avec la FRE justement dans le cadre d'Opera-3 ces deux dernières années et a établi des positions communes. Effectivement, s'est ajouté ensuite à cela le fait que l'ASMC a été transformée en bouc émissaire pour des actions politiques qui ne provenaient pas du tout de chez elle. Au sein de la Fédération, on a rendu l'ASMC responsable de l'offensive de Hans Wicki, qui souhaitait ancrer l'âge minimum à 18 ans dans l'ASMC, ce qui aurait empêché la pratique de conduite anticipée et l'abaissement pour l'acquisition du permis d'élève conducteur à 17 ans. Opera-3 serait alors devenu totalement inutile, c'est pourquoi les autorités fédérales se sont manifestement opposées également contre la demande concrète et indubitablement justifiée du corps des moniteurs de conduite dans une sorte de réaction de dépit. Nous verrons bien comment cela impactera désormais la sécurité routière.

**Pour vous, quels sont les points les plus importants à modifier dans les décrets d'application concernant OPERA-3?**

Tout d'abord, il ne s'agit pas des décrets d'application, mais de corrections de la révision décidée en elle-même et ce, de manière relativement rapide. Je pense ici aux dispositions transitoires qui ne donnent absolument aucune possibilité au corps des moniteurs de conduite et aux prestataires de cours de formation continue de réagir au changement. S'ajoute à cela le fait que, comme cela a été justement constaté, une série de questions détaillées restent encore et toujours en suspens, car certaines dispositions se contredisent en partie ou alors aucune réglementation claire n'existe. Celles-ci doivent être précisées dans les dispositions détaillées. En font partie les points suivants, entre autres:

- Les exigences en ce qui concerne les accompagnateurs, voire éventuellement le véhicule utilisé, pour les élèves conducteurs(trices) de moins de 18 ans doivent être clarifiées. Il convient de garantir qu'aucun «pseudo-moniteur(trice) de conduite» n'est actif(ve) et n'entrevoit ici un nouveau modèle commercial qui compromettrait la profession et la sécurité routière.
- L'Art. 3 de l'Ordonnance sur les moniteurs de conduite est, à ce sujet, formulé de façon parfaitement médiocre. Étant donné que, pour les futur(e)s élèves conducteur(trice)s, il faut pouvoir, et même devoir, compter sur une plus grande expérience de conduite et qu'un véhicule avec boîte automatique doit être utilisé, les exigences pour l'examen pratique du permis de conduire de cat. B doivent être clairement renforcées en conséquence.
- En outre, a été défini par le passé dans l'art. 27c, par. 2 que l'OFROU édicte des consignes quant à l'organisation des cours de formation continue. Cette réglementation n'existe plus. Qu'est-ce que cela signifie pour aujourd'hui? Les prestataires de cours de formation continue sont-ils maintenant libres en termes d'agencement et de réalisation, ce qui serait la porte



*Président de l'ASMC  
Dr. Michael Gehrken*

ouverte au développement non réglementé et à l'arbitraire? Ou bien existe-t-il encore des directives à ce sujet? Ces questions ainsi que d'autres doivent être clarifiées dans le détail.

### **Quelles sont vos attentes de la part des administrations et des organisations responsables de la mise en œuvre d'OPERA-3?**

Qu'elles prennent au sérieux l'expertise des spécialistes et les craintes fondées du corps de moniteurs de conduite tirées de la pratique. Sinon, l'ensemble de l'exercice risque vraiment de faire l'effet d'un pétard mouillé, après 10 ans de travail préliminaire et de temps mort bureaucratique. À tout le moins jusqu'à ce que le nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs change. En fin de compte, il s'agit également d'une révision totalement ratée avec des corrections à adapter encore à moitié à la vie de tous les jours pour que la révision respecte aussi, en partie seulement, l'exigence d'une optimisation de l'apprentissage de la conduite.

### **Existe-t-il également des aspects positifs pour le corps des moniteurs de conduite et les animateurs?**

Maintenant, le corps de moniteurs de conduite et les animateurs ne devront plus guère avoir mauvaise conscience à l'avenir si l'évolution de la sécurité routière va dans la mauvaise direction ou si plus aucune amélioration n'est atteinte. D'autres doivent en assumer la responsabilité. Cela offre aussi une certaine opportunité au corps de moniteurs et à l'ASMC: En nous engageant de manière conséquente pour la sécurité routière et la prévention des accidents avec notre expertise et en orientant notre stratégie associative là-dessus, nous obtenons un axe essentiel unique en termes d'accidents au moment du retour de pendule. Et je suis convaincu que cela aboutira à des corrections.

### **Pourquoi beaucoup de propositions des moniteurs – malgré des efforts intenses – n'avaient pas été prises en compte?**

*Jean-Bernard Chassot:* Les propositions des moniteurs n'ont pas été retenues par l'OFROU lors de l'élaboration d'OPERA 3 parce que la formation à la conduite et la prévention des accidents de la route n'ont plus suffisamment de soutien des milieux politiques depuis le glissement à droite du parlement en 2015. Le coût du permis de conduire est sans cesse décrié par certains politiciens, ceux-ci mêmes qui ont fortement influencé l'OFROU et sa ministre de tutelle (motion Wasserfallen – 12.3421, interpellation Reynard – 14.3981).

### **Quelles sont pour toi les points les plus importants concernant les dispositions d'exécution d'OPERA-3?**

Il est important que la corporation professionnelle soit à la table des discussions pour l'élaboration des directives concernant la formation de base moto, la formation complémentaire des nouveaux conducteurs et la conduite anticipée à 17 ans pour que ces thématiques répondent aux objectifs de sécurité routière et de prévention des accidents et non à celui d'une diminution des coûts du permis de conduire.

### **Où des modifications s'imposent?**

Des modifications doivent être apportées dans l'exécution des examens de conduite afin de garantir le niveau actuel de sécurité routière et ne pas régresser. La Suisse a été distinguée par le Conseil européen pour la sécurité routière (ETSC) pour ses efforts et sa persévérance en matière d'amélioration de la sécurité routière en 2017 et il serait regrettable de ne pas maintenir ce bon niveau de sécurité sur les routes helvétiques. L'examen de conduite doit être plus pertinent et nécessite une évaluation plus poussée des comportements dans le trafic routier.

### **Et qu'est-ce qui devrait être adapté et réglé?**

Aujourd'hui ce qui doit être adapté et réglé dans l'urgence; ce sont les dispositions transitoires qui génèrent des inégalités de traitement. Les jeunes nés en 2003 ne pourront acquérir leur permis d'élève conducteur qu'en 2021 et de-

vront attendre un an avant de se présenter à un examen. De ce fait ils n'ont pas la possibilité de passer un permis de conduire à 18 ans comme l'autorise la loi sur la circulation routière.

Également la disposition transitoire concernant la formation complémentaire ne respecte pas la loi sur la circulation routière, notamment l'article 15a qui précise que le permis de conduire à l'essai est délivré au candidat qui a suivi la formation prescrite. Les titulaires du permis de conduire à l'essai doivent suivre des cours de formation complémentaire. Ces cours, essentiellement pratiques, doivent leur apprendre à mieux reconnaître et éviter les dangers sur la route ainsi qu'à ménager l'environnement. Or si le nouveau conducteur ne présente que l'attestation du premier jour de cours actuel, il ne répond pas à ce dernier critère de la loi sur la circulation routière.

### **Quelles sont les attentes envers les organisations et instances qui sont responsables pour la réalisation d'OPERA-3?**

Une prise de conscience des erreurs réalisées, un respect de l'égalité de traitement, une analyse pertinente de l'apport de la formation dans la diminution des accidents de la route et une entrée en matière pour une révision complète du système de financement du permis de conduire.

### **Est-ce qu'il y a, par la décision concernant OPERA-3 du Conseil fédéral, des aspects positifs pour les moniteurs de conduite?**

S'il faut voir du positif, c'est surtout une réaction forte de la corporation professionnelle et une coordination sur le plan national de la FRE et de l'ASMC au travers d'un lobbyiste commun. Nous allons renforcer encore ce lobbying par la création d'une commission interparlementaire et émettre de nombreuses propositions pour rendre obligatoire la formation à la conduite et la prévention des accidents de la route avec un financement étatique. Sachant que les dépenses de la Confédération en faveur de la formation et de la recherche atteignent près de 8 milliards par année, il me semble qu'une participation de 300 millions pourrait être affectée à la formation à la conduite (80 000 nouveaux conducteurs à CHF 3750.-).



*Jean-Bernard Chassot,  
Directeur de la Fédération  
Romande des Écoles de  
Conduite.*