

Conséquences de la révision des prescriptions d'admission à la circulation (Opera-3) sur la formation à la conduite dans la pratique

Propositions de mesures des professionnels de la formation à la conduite pour la cat. A1/A

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Case postale
CH-3001 Berne

+41 31 552 18 20
info@L-drive.ch

Berne, le 15 mars 2024



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Table des matières

1	Résumé	4
2	Situation de départ générale	5
3	La formation pratique et théorique à la conduite des catégories de motos au quotidien	6
4	Propositions de mesures	7

1 Résumé

Le présent rapport d'expérience examine les conséquences de la révision des prescriptions d'admission à la circulation routière (OPERA-3) décidée par le Conseil fédéral fin 2018 pour la formation à la conduite en Suisse. L'accent est mis en particulier sur les catégories de motocycles A1/A. Le rapport indique notamment comment les nouvelles dispositions se sont répercutées dans la pratique sur la formation à la conduite et où se situent les problèmes dans la pratique.

Le rapport se base sur les résultats d'ateliers organisés séparément avec les moniteurs de conduite moto dans toute la Suisse. Ces ateliers ont eu lieu entre le 15 août et le 17 octobre 2023. Ils étaient ouverts à tous les moniteurs de conduite. L-drive Suisse était responsable de l'organisation et de l'animation des ateliers. Les ateliers ont été financés par le fonds pour la formation professionnelle des moniteurs de conduite, qui a été déclaré de force obligatoire générale par le Conseil fédéral le 1er juin 2016.

Dans l'ensemble, le rapport montre que la nécessité d'agir pour les catégories de motocycles est indiscutable. Malheureusement, les statistiques des accidents corroborent cette évaluation des moniteurs de conduite :

En 2022, plus de 120 jeunes âgés de 15 à 17 ans ont été grièvement blessés dans des accidents de moto, dont deux ont tragiquement perdu la vie. Le nombre de motocyclistes gravement blessés dans ce groupe d'âge reste à un niveau élevé et inquiétant depuis l'abaissement de l'âge minimum pour la conduite d'une moto de 125 cm³. A titre de comparaison, au cours des quatre années précédant la modification de la loi, 56 jeunes en moyenne ont été victimes d'un accident grave à moto. À l'époque, les jeunes de 16 ans étaient autorisés à conduire des motos de 50 cm³ au maximum. Aujourd'hui, cela est autorisé dès l'âge de 15 ans, tandis que les jeunes de 16 ans peuvent s'approcher de la catégorie 125 cm³. Le Bureau de prévention des accidents (BPA) exprime également son inquiétude face à cette évolution, d'autant plus que les chiffres des accidents en 2023 montrent qu'il est nécessaire d'agir : en 2023, 50 personnes ont été tuées dans un accident de moto (+ 4 tués), 1160 ont été grièvement blessées (+ 9,1 %). Il semble opportun de prendre des mesures dans ce domaine !

Concrètement, les rapports d'expérience issus des ateliers ont montré que les moniteurs de conduite qui, à l'origine, critiquaient surtout la durée de validité illimitée de la formation pratique de base pour les motocyclistes (IPB), se voient plus que confirmés dans leurs doutes. Ils considèrent toujours comme problématique le fait que les apprenants ne soient pas suffisamment accompagnés de manière professionnelle dans le processus d'apprentissage et que les jeunes de 16 ans sans formation IPB puissent - si leur moto le permet - emprunter les autoroutes et les semi-autoroutes. Mais le déroulement et les directives pour la formation pratique de base sont également critiqués et considérés comme difficilement applicables dans la pratique.

De l'avis des moniteurs de conduite, l'optimisation de la formation à la conduite des motocycles doit en premier lieu porter sur les réglementations relatives à la formation pratique de base des motocyclistes selon l'art. 19 OAC ainsi que sur les directives correspondantes concernant la formation pratique de base des motocyclistes (IPB).

2 Situation de départ générale

Le 14 décembre 2018, le Conseil fédéral a décidé de réviser les prescriptions relatives au permis de conduire. A cette occasion, les prescriptions d'admission à la circulation pour les catégories de motos ont également été adaptées. Les modifications portent essentiellement sur

- la reprise des catégories de motos selon les directives de l'UE, ce qui s'est accompagné - sauf pour la catégorie A limitée - d'un abaissement de l'âge minimum pour la conduite de ces motos.
- les dispositions de l'art. 19 OAC relatives à la formation pratique de base des motocyclistes, selon lesquelles cette formation, une fois suivie, est valable de manière illimitée et permet de passer de la catégorie A1/A35kW à la cat. A sans autre formation obligatoire.

2.1 Limitation de l'accès aux motos les plus puissantes

Depuis la révision des prescriptions d'admission à la circulation, celui qui veut conduire les motos les plus puissantes doit d'abord conduire pendant au moins deux ans une moto de catégorie A limitée à 35 kW.

L'accès direct aux catégories A, plus puissantes, n'est en revanche possible que pour les personnes dont la profession requiert la conduite de telles motos, comme les apprentis mécaniciens moto, les policiers ou les experts de la circulation.

2.2 Introduction des catégories de motos selon les directives de l'UE

Avec les adaptations décidées en 2018, les catégories suisses ont été harmonisées avec celles de l'UE. Parallèlement, l'âge minimum a été abaissé au niveau de l'UE. Ce dernier pourrait bientôt être caduc ou nécessiter une révision en raison des discussions actuellement en cours au sein de l'UE sur la 4e directive relative au permis de conduire.

Actuellement, les motos de la catégorie 125 peuvent toutefois être conduites à partir de 16 ans (auparavant en Suisse : à partir de 18 ans). La catégorie AM de l'UE, qui donne le droit de conduire des petites motos (vitesse maximale de 45 km/h, cylindrée maximale de 50 cm³ ou puissance maximale de 4 kW), a été intégrée dans la sous-catégorie A1. L'âge minimum est actuellement de 15 ans (auparavant 16 ans).

Aucun changement n'a été apporté à l'âge minimum requis pour la catégorie A limitée à 35 kW (UE=A2), qui a été maintenu à 18 ans.

2.3 Validité illimitée des formations et des examens

Les formations suivies (comme le cours de sensibilisation à la circulation routière, la formation pratique de base pour les motocyclistes) et les examens réussis (examen théorique, examen pratique) sont en principe valables pour une durée illimitée depuis l'entrée en vigueur de la révision décidée fin 2018.

3 La formation pratique et théorique à la conduite des catégories de motos au quotidien

En raison de la modification des dispositions et des problèmes de sécurité routière qui se dessinent manifestement pour les catégories de motocycles, les moniteurs de conduite considèrent que la formation à la conduite des motocycles en Suisse doit relever plusieurs défis. Les réactions aux réglementations actuelles ont été recueillies dans le cadre d'ateliers spécifiques aux motocycles :

- L'intégration de la catégorie A1 (45 km/h) dans le bloc 3 du cours de base (IPB) est considérée comme extrêmement problématique. Elle ne semble guère judicieuse, car les exigences/différences entre les petites (A1) et les grandes (A) motos sont énormes et nécessitent des formations différentes. Les propositions d'optimisation visent à cet égard à créer des cours IPB spécifiques pour la catégorie A1 (45 km/h), même si ce groupe semble marginal selon les statistiques de l'Office fédéral des routes OFROU. Mais cela signifierait aussi, à l'inverse, que le "groupe concerné" serait également marginal ! Dans tous les cas, il convient de viser une solution uniforme pour toute la Suisse, étant donné qu'il existe parfois des réglementations différentes pour la catégorie A1 limitée (15 ans, 45 km/h) et que le bloc 3 n'est guère adapté à cette dernière.
- La possibilité de passer de la catégorie B à la catégorie A1 sans examen pratique est critiquée, d'autant plus qu'il faudrait en général passer un examen pratique pour chaque catégorie. Il s'est avéré que les motocyclistes de la cat. A1 ne passent pas d'examen moto et profitent de la possibilité de conduire avec deux permis d'élève 16 + 12 mois avec le permis d'élève, jusqu'à ce qu'ils passent l'examen A1 lors de l'obtention de la cat. B en "cadeau". Cela présente deux inconvénients majeurs : d'une part, les conducteurs A1 sont moins motivés à appliquer le contenu du cours IPB tel qu'il est enseigné par les moniteurs de conduite dans le cadre des cours IPB. D'autre part, l'absence d'examen moto fait que le contrôle des compétences après le IPB fait défaut. La durabilité des connaissances acquises diminue.
- De plus, il est possible de conduire sur autoroute sans avoir reçu au préalable une formation spécifique en IPB, et ce dès l'âge de 16 ans. Cela ne devrait être possible que si les connaissances spécifiques à la conduite sur autoroute ont été acquises dans le cadre du IPB. Dans ce contexte, il est important que les notions et les règles relatives au moment où l'on peut utiliser l'autoroute soient également définies plus précisément au niveau de l'ordonnance ou de la directive. La notion de *maturité pour l'examen ou lors de l'inscription à l'examen* ne semblant guère pertinente. Ce dernier point est d'ailleurs également valable pour la catégorie B.

Dans l'ensemble, la diversité des réactions souligne la gravité des problèmes et des défis dans la pratique. Les professionnels de la formation à la conduite doutent largement de l'efficacité de la formation moto en Suisse. Les dispositions actuellement en vigueur limitent massivement la marge de manœuvre et empêchent toute optimisation.

Les remarques des moniteurs de conduite peuvent servir de base à la discussion sur les améliorations et les adaptations à apporter à la formation des catégories de motocyclistes.

4 Propositions de mesures

Sur la base des expériences faites et des réactions des moniteurs de conduite de toute la Suisse, L-drive Suisse propose les mesures suivantes pour optimiser les prescriptions d'admission à la circulation pour les cat. A/A1 :

1. Pour la catégorie A1 15 ans (dans l'UE : AM), il faut prévoir un cours IPB de 8 heures qui, s'il est obligatoirement dispensé séparément, pourrait également être suivi, sous une forme adaptée, par les conducteurs de "vélos électriques rapides"/cyclomoteurs. Ce cours IPB de 8 heures ne doit pas être pris en compte pour les catégories supérieures (A1, A35). En alternative, on pourrait imaginer que ce cours IPB de 8 heures soit partiellement pris en compte si quelqu'un suit le cours 3 avec la moto de la catégorie supérieure A1/A35 ainsi que 2 heures de répétition pour les cours 1 + 2.
2. La catégorie A1 16 et 17 ans doit être limitée à une puissance de pointe maximale de 8,5 kW (véhicules électriques compris). A partir de 18 ans, 11 kW doivent être autorisés.
3. La formation pratique de base (existante) pour motocyclistes (IPB) de 12 heures doit être suivie une seule fois lors de la première obtention du permis de conduire de la catégorie A1 et A limitée (motocycles d'une puissance maximale de 35 kW et d'un rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide ne dépassant pas 0,20 kW/kg, âge minimal 18 ans).
4. Le IPB doit être complété, lors du passage de la catégorie A1 16 à A35 (dans l'UE : A2) et A35 à A, par une formation de compétences de 6 heures auprès d'un(e) moniteur(trice) de conduite de motocycles de catégorie 4. Le moniteur de conduite doit confirmer la formation de compétences.

Les modifications prévues de la 4e directive sur le permis de conduire dans l'UE doivent également être prises en compte dans l'optique d'une optimisation nécessaire des règles d'admission à la circulation pour les motocyclistes :

En conséquence, si l'UE légifère, l'âge minimum pour la catégorie A1 devrait également être relevé à 18 ans.

On peut se demander si un accès direct à la catégorie A doit encore être possible dans notre pays.