

Rapport annuel 2025

## **Groupe spécialisé cat. B (moniteurs/monitrices d'auto-école)**

**Le rapport annuel du groupe spécialisé Auto se concentre sur les développements et les défis centraux de la formation à la conduite automobile aujourd'hui. L'importance croissante des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (SAC) confronte notamment les moniteurs d'auto-école à de nouvelles tâches techniques et didactiques.**

### **Systemes d'aide à la conduite et d'automatisation dans la formation**

Depuis le 1er juillet 2025, l'examen théorique de base comprend déjà jusqu'à cinq questions sur les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation. Parallèlement, les premiers élèves conducteurs disposant de véhicules équipés de ces systèmes suivent déjà leur formation pratique.

Dans la pratique, il apparaît que de nombreux apprenants disposent de solides connaissances de base. Celles-ci peuvent être acquises, approfondies et complétées de manière judicieuse dans le cadre des cours de sensibilisation à la circulation routière (CTC) et de la formation pratique à la conduite. Les SAC occupent ainsi une place de plus en plus centrale dans la formation à la conduite moderne.

### **Systemes d'aide à la conduite : théorie et pratique**

Les manuels des catégories B et A ont été adaptés en conséquence au printemps 2025 et complétés par des thèmes SAC pertinents. Les moniteurs d'auto-école disposent ainsi d'un cadre de base important auquel ils peuvent se référer au quotidien.

Dans le même temps, les formations continues et la comparaison directe des véhicules montrent à quel point les systèmes d'assistance disponibles sur le marché fonctionnent différemment. Dès le remplacement d'un véhicule d'auto-école après trois à quatre ans, des différences parfois considérables sont constatées, par exemple en matière de détection des piétons ou de comportement en cas de freinage d'urgence.

La détection de la vitesse doit être considérée d'un œil particulièrement critique : dans la pratique, elle fournit souvent des indications incorrectes. Du point de vue de la formation et de la sécurité routière, il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine. La question de savoir comment la conduite autonome sera possible à l'avenir dans de telles conditions reste ouverte. Il est intéressant de se tourner vers l'étranger, où certains systèmes fonctionnent déjà de manière nettement plus fiable. Il sera passionnant d'observer comment ces technologies vont continuer à se développer et s'imposer en Suisse.

### **Systemes d'aide à la conduite lors de l'examen pratique du permis de conduire**

Lors de l'examen pratique de conduite, les élèves conducteurs sont parfois invités à fournir des informations sur les systèmes d'aide à la conduite installés. Les retours d'expérience sont variables : alors que certaines épreuves ne comportent aucune question à ce sujet, d'autres candidats doivent expliquer en détail les différents systèmes.

Conformément à la directive 7, point 7.10, les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation présents dans le véhicule d'examen doivent être connus et utilisés correctement. Cela représente un défi supplémentaire, en particulier pour les élèves conducteurs dont le français est une langue étrangère, surtout sous la pression de l'examen et la nervosité.

### **Démission en tant que président du groupe spécialisé Auto**

Comme cela a déjà été communiqué par différents canaux, j'ai présenté ma démission en tant que président du groupe spécialisé Auto avec effet au 8 mai 2026.

Au cours des dernières années, la formation des futurs automobilistes a beaucoup changé. Parmi les changements, on peut citer :

- La réduction des CFC de deux à un jour
- La réduction de la durée des CFC de huit à sept heures
- Suppression de l'inscription automatique
- L'introduction de la « conduite dès 17 ans »
- Adaptations dans le CTC (ordonnance au 1er janvier 2027)
- Collaboration au sein de différents groupes de travail, notamment sur le nouveau règlement des examens et le profil professionnel des moniteurs d'auto-école
- Révision du manuel de la catégorie B
- Intégration des annexes relatives aux SAC

Cette liste n'est pas exhaustive, mais elle montre la dynamique et les changements qu'a connus notre profession ces dernières années.

Le moment est venu pour moi de passer le relais à une personne qui dispose du temps, de l'énergie et de la passion nécessaires pour notre profession. Quelqu'un qui souhaite participer activement à la construction de l'avenir et s'attaquer aux changements. Le comité directeur de L-drive Suisse a besoin de la collaboration d'une nouvelle présidente ou d'un nouveau président du groupe spécialisé Auto. Je suis également convaincu que la collaboration au sein du comité directeur sera marquée par un engagement et un soutien mutuels.

Les contacts établis dans le cadre d'un partenariat avec l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Association des services des automobiles (asa) et le Bureau de prévention des accidents (bpa) constituent une base précieuse et une source d'inspiration pour cette fonction.

### **Remerciements et perspectives**

Pour conclure, je tiens à vous remercier chaleureusement pour la confiance que vous m'avez accordée. Mes remerciements vont également au comité directeur de L-drive Schweiz-Suisse-

Svizzera. Le chemin jusqu'à Berne ne m'a jamais semblé trop long, au contraire, j'ai toujours attendu avec impatience les réunions et les échanges.

Pussions-nous avoir trouvé la bonne vitesse pour le groupe spécialisé Auto et pour notre profession.

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Bruno Schlegel,  
Président du groupe spécialisé cat. B (moniteurs/monitrices d'auto-école)