

[L-drive.ch](https://www.l-drive.ch) Case postale 3001 Berne

Aux membres de la  
Commission des transports et  
Télécommunications CTT-N

Berne / Puidoux, le 21 mars 2025

## Sécurité routière - Audition de la CTT-N du 25 mars 2025

Monsieur le Président  
Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux

Nous nous référons à l'audition de mardi prochain, 25 mars 2025, qui sera consacrée au thème de la sécurité routière.

En 2017 encore, la Suisse a été récompensée pour ses efforts exceptionnels en matière de sécurité routière : L'European Transport Safety Council (ETSC) a décerné à la Suisse le prestigieux PIN-Award pour la sécurité routière, après que le nombre de morts sur les routes a pu être réduit de 42% entre 2006 et 2016. Des mesures ciblées et à long terme ont fait de notre pays un modèle en Europe.

Malheureusement, depuis 2019, la tendance s'est inversée.

La Suisse a successivement reculé dans le classement international de la sécurité. Alors que de nombreux pays européens sont parvenus à améliorer la sécurité routière, la Suisse a enregistré ces dernières années une hausse inquiétante du nombre de personnes victimes d'accidents graves et de décès sur les routes. Par rapport à l'année de référence 2019, où l'ensemble de l'UE-27 a enregistré une baisse de 10 % du nombre de morts sur les routes, les chiffres pour la Suisse ont augmenté de 26 % jusqu'en 2023

Entre-temps, l'Office fédéral des routes (OFROU) reconnaît lui aussi que la Suisse a quitté la voie de la baisse du nombre d'accidents et que les objectifs fixés en matière de sécurité routière ne peuvent plus être atteints de cette manière.

Cette évolution regrettable est liée à de nombreuses mesures de démantèlement et d'affaiblissement du paquet Via sicura.

Elles concernent aussi - voire surtout - la formation à la conduite. Avec la révision des prescriptions d'admission à la circulation routière (Opera-3) décidée par le Conseil fédéral en décembre 2018, la formation à la conduite en Suisse (catégories motos et voitures de tourisme), qui a fait ses preuves, a été bouleversée. Avec des conséquences importantes :

### **Introduction de la conduite accompagnée à partir de 17 ans / phase d'apprentissage d'un an (art. 22 al. 1 bis OAC)**

Depuis le 1er janvier 2021, les jeunes de 17 ans qui ont réussi l'examen théorique peuvent conduire avec un permis d'élève conducteur (PEC) et un accompagnateur. L'objectif de cette mesure est de permettre aux jeunes conducteurs d'acquérir plus d'expérience de conduite. L'Office fédéral des routes (OFROU) examine actuellement si c'est effectivement le cas. Le fait est toutefois que l'accompagnement professionnel de la formation à la conduite a été rendu massivement plus difficile depuis et qu'il pâtit de la mesure.

Nous pensons également que l'inégalité de traitement entre les jeunes de 18 et 19 ans et leurs aînés est discutable, étant donné qu'à partir de 20 ans, la phase d'apprentissage d'un an n'est plus nécessaire. C'est pourquoi nous demandons que toutes les personnes qui remplissent les conditions médicales et autres exigences minimales puissent passer l'examen de conduite à 18 ans.

### **Réduction de la formation en deux phases : cours de CFC obligatoires (art. 27 OAC)**

Depuis 2019, les nouveaux conducteurs avec un permis de conduire à l'essai ne doivent plus suivre qu'un seul jour de formation continue (cours 2 phases) au lieu de deux jusqu'à présent. Ce changement a eu pour conséquence que les nouveaux conducteurs sont moins bien préparés à la circulation routière et ne peuvent pas être sensibilisés à certains risques.

### **Modifications des catégories de motos**

En 2021, l'âge minimum pour la conduite des motos de la catégorie A1 a été abaissé de 18 à 16 ans. Parallèlement, l'instruction pratique de base (IPB) a été adaptée pour toutes les catégories de motos, ce qui pose divers problèmes dans la pratique. De même, l'instruction de base IPB ne doit plus être suivie qu'une seule fois depuis lors. Elle est donc prise en compte sans formation supplémentaire lors du passage à des motos plus puissantes, ce qui nuit à la sécurité routière. La validité de l'instruction pratique de base IPB, suivie dans certaines circonstances à l'âge de 15 ans et sur une moto de 50 cm<sup>3</sup>, reste valable par la suite pour les grosses machines. Celles-ci ne sont pas comparables, ni en termes de maniabilité, ni en termes de puissance.

Depuis l'abaissement de l'âge minimum pour les motos 125 de la catégorie A1, l'OFROU a analysé de près l'évolution des accidents de la tranche d'âge 16-17 ans. Cette analyse montre que : Entre 2021 et 2023, le nombre d'accidents graves de cat. A1 dans ce groupe d'âge a plus que doublé par rapport à 2018-2020.

## L-drive Suisse exige une action rapide

L-drive Suisse, l'organisation faîtière des moniteurs de conduite en Suisse, est d'avis que des adaptations doivent être effectuées sans délai (c.-à-d. au 01.01.2026), en particulier dans le domaine de la formation à la conduite. Il n'est pas acceptable que dans certains domaines, depuis l'introduction des modifications, on constate une "augmentation significative" des blessés graves et des tués et qu'une réaction immédiate (c'est-à-dire une correction) fasse défaut.

Nous considérons qu'il est urgent de prendre des mesures et constatons que depuis 2018, beaucoup de choses sont allées dans la mauvaise direction.

Salutations amicales  
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Dr. Michael Gehrken,  
Président

Salutations amicales  
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Christian Stäger,  
Directeur général

### Copie

- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti, Palais fédéral Nord, 3003 Berne
- Office fédéral des routes (OFROU), Monsieur le directeur Jürg Röthlisberger, 3003 Berne