

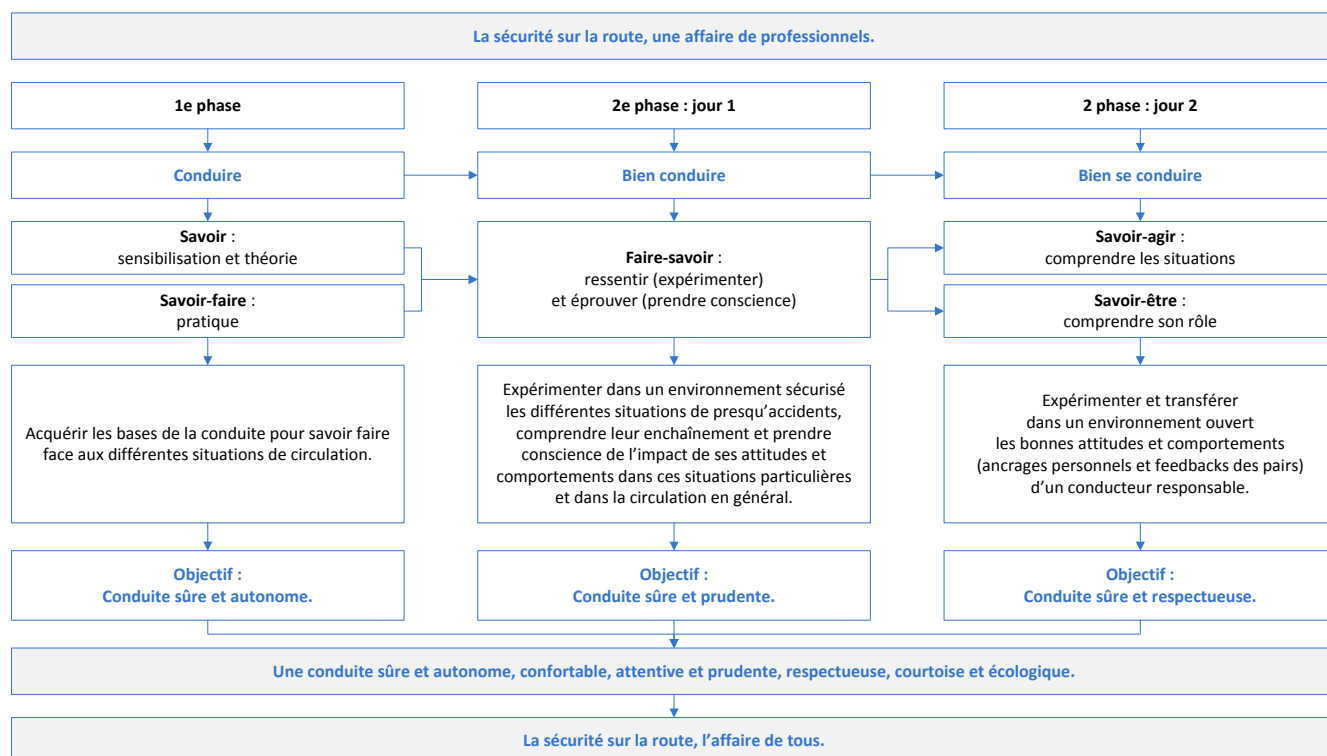
InfoExpress L2/2017

OPERA-3 et deuxième phase

L'OFROU prévoit tout prochainement la mise en consultation d'OPERA-3. Ce projet, initié en 2009 par la Confédération, devrait contenir des propositions d'optimisation de la formation initiale (1^{ère} phase) et complémentaire (2^{ème} phase) à la conduite. L'OFROU proposera dans cette consultation, pour répondre à diverses interventions parlementaires demandant la suppression de ces cours, de concentrer sur une journée la formation complémentaire des nouveaux conducteurs.

Abandonner la deuxième phase de formation, c'est prendre le risque d'autoriser des jeunes conducteurs à circuler dans des situations et conditions que bien souvent ils n'ont pas précédemment vécues et réduire la deuxième phase de formation à une journée c'est prendre le même risque.

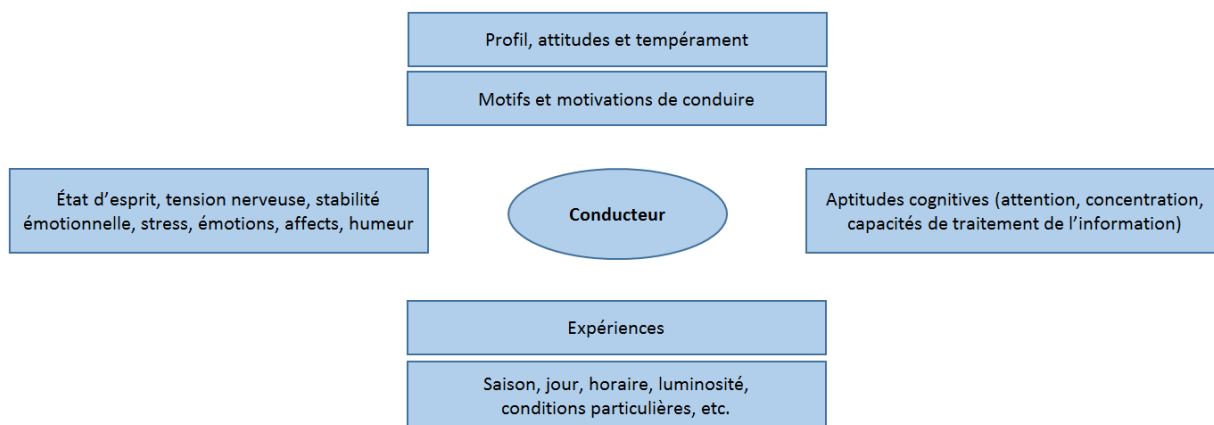
La deuxième phase de formation s'inscrit pourtant en pleine et parfaite complémentarité avec la première phase de l'apprentissage à la conduite comme le démontre le schéma ci-dessous et nous encourage à nous prononcer, lors de cette consultation, pour le maintien du statut quo, respectivement les deux journées de formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs.



La FRE et les sociétés L2 ont décidé d'agir dans le but de rendre les deux journées plus attrayantes et ont procédé à un relooking des cours de formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs en se basant sur les retours de satisfaction des nouveaux conducteurs ayant fréquenté les centres L2. Les participants relèvent assez unanimement trop de temps d'attente, pas assez de pratique, des thématiques déjà vues, des journées ennuyeuses.

Les journées de la deuxième phase de formation doivent clairement participer à :

- découvrir, expérimenter différentes situations de conduite et ses propres attitudes, comportements et réactions dans ces situations.
- prendre conscience des attitudes et comportements à risques.
- explorer, expérimenter et consolider des attitudes et comportements sécurisés.
- partager, entre pairs, les apprentissages clés pour le transférer et consolider dans les différentes situations de circulation.



Fortes de ce constat, la FRE et les sociétés L2 veulent contribuer activement et le plus directement possible à faire de la route un endroit sûr, par la découverte, l'expérimentation, la prise de conscience et la consolidation d'attitudes et de comportements sécuritaires, respectueux de tous les usagers et de notre environnement. Elles ont créé un groupe de travail avec pour mission de relancer les deux journées de cours et pour objectifs de :

- redéployer la formation en réarticulant les éléments motivationnels, pratiques, cognitifs et réflexifs.
- densifier la formation (meilleur équilibre entre expérimentations sur piste et réflexions entre pairs).
- dynamiser la formation (augmentation des expérimentations et des ateliers, augmentation du rythme par réduction des temps morts).
- optimiser l'utilisation des infrastructures (en particulier, les places d'instruction) pour permettre aux stagiaires de prendre conscience de leurs attitudes et comportements en situation d'expérimentation.
- accompagner le changement de philosophie et de méthodologie : informer les partenaires, informer, former et accompagner les animateurs, communiquer.
- expérimenter le redéploiement, procéder à des ajustements pas à pas.
- stabiliser les modes d'animations et les pratiques et suivre la qualité.
- procéder régulièrement à des audits internes (cercles de qualité) et apporter régulièrement des solutions d'amélioration continue.

Ce relooking est à bout touchant et une journée test a permis de corriger les imperfections. Les animateurs et animatrices vont prochainement être informés par les directeurs et responsables des sociétés L2 sur l'évolution du projet et la mise en œuvre des cours deux phases relancés au sein des sociétés L2.

Le CSR nous a confirmé que les nouveaux programmes proposent des ateliers variés et attractifs. Toutefois le CSR souhaite visiter un cours pour statuer définitivement.

Les directeurs et responsables des sociétés L2 vont inviter les animateurs et animatrices pour une présentation des deux journées relancées et sont chargés d'initier quelques animateurs motivés par ce changement pour transmettre ces nouveautés aux autres animateurs.

La FRE proposera ensuite, dans les centres L2 de St-Maurice et Romont, un cours de perfectionnement accrédité pour la catégorie B et pour la catégorie animateur. Il est souhaitable que tous les moniteurs et monitrices de conduite suivent ces journées de formation.

Par cette démarche, la FRE et les sociétés L2 souhaitent sensibiliser les milieux politiques, les partenaires, les médias et les instances officielles pour un maintien des deux journées de formation pour les nouveaux conducteurs. L'enjeu est important certes pour la sécurité routière en général mais il l'est également pour la reconnaissance du travail fourni par les animateurs et animatrices depuis le début de la formation complémentaire des nouveaux conducteurs.

La moyenne annuelle des décès des 18/24 ans lors des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la formation complémentaire, comparées aux cinq dernières années connues, démontrent que plus de 63 vies de jeunes adultes sont épargnées annuellement depuis l'entrée en vigueur du permis à l'essai, comme le démontre le tableau ci-dessous.

bpa – STATUS 2016 Circulation routière – Accidentalité page 24

Evolution du nombre de dommages corporels subis par les jeunes adultes (18–24 ans) dans les accidents de la route, 1980–2015

Année	Blessés		Total	Tués	Létalité
	légers	graves			
1980	5 048	4 267	9 315	290	302
1985	5 390	3 910	9 300	219	230
1990	5 050	2 967	8 017	221	268
1995	4 516	1 295	5 811	132	222
1996	4 092	1 098	5 190	118	222
1997	4 147	1 135	5 282	102	189
1998	4 253	1 108	5 361	97	178
1999	4 575	1 110	5 685	89	154
2000	4 794	1 111	5 905	91	152
2001	4 801	1 129	5 930	88	146
2002	4 922	1 038	5 960	104	172
2003	4 886	1 024	5 910	107	178
2004	4 622	996	5 618	109	190
2005	4 338	858	5 196	77	146
2006	4 170	879	5 049	62	121
2007	4 191	834	5 025	61	120
2008	3 997	777	4 774	44	91
2009	3 815	760	4 575	64	138
2010	3 566	631	4 197	36	85
2011	3 406	617	4 023	41	101
2012	3 262	590	3 852	39	100
2013	2 915	518	3 433	30	87
2014	2 968	458	3 426	38	110
2015	2 813	462	3 275	35	106

Moyenne/an de tués du groupe d'âge 18/24 ans

100

Moyenne/an de tués du groupe d'âge 18/24 ans

53.4

Moyenne/an de tués du groupe d'âge 18/24 ans

36.6

Source: OFROU, accidents de la route enregistrés par la police

USV.T.11