



1<sup>er</sup> avril 2026

---

# Évaluation de la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage relevant de la formation à la conduite

## Rapport d'évaluation

---

Numéro du document : ASTRA-D-EF013501/181



## **Mandant**

Dr. Lorenzo Cascioni, vice-directeur et chef de la division Circulation routière, Office fédéral des routes (OFROU)

## **Comité de pilotage**

- Dr. Lorenzo Cascioni, vice-directeur et chef de la division Circulation routière, OFROU
- Patrizia Portmann, suppléante du chef de la division Circulation routière et responsable du domaine Prescriptions applicables aux usagers de la route, OFROU
- Dr. Christian Kamenik, responsable du domaine Analyses, OFROU

## **Équipe de projet**

- Dr. Iris Oberauner, suppléante du responsable du domaine Analyses et responsable du secteur Analyses statistiques et produits d'information, OFROU (direction de projet)
- Nathanael Gutmann, chef de projet, OFROU (suppléance de la direction de projet)
- Yannick Kaderli, conseiller scientifique externe
- Michel Aebischer, collaborateur scientifique, OFROU

## **Rédaction**

Chantal Disler, juriste, OFROU

## **Évaluation du rapport technique (OFROU, 2026) par des pairs**

- Prof. Dr. Markus Hackenfort, professeur en psychologie des facteurs humains (*Human Factors Psychology*) à la Haute école des sciences appliquées de Zurich (ZHAW)
- Dr. Claude Renaux, expert senior en sciences des données (*Senior Data Scientist*), Zurich Data Scientists GmbH

## **Revue du rapport d'évaluation par des spécialistes**

- Dr. Markus Deublein, responsable Recherche Circulation routière, Bureau de prévention des accidents BPA
- Andrea Uhr, collaboratrice scientifique Recherche Circulation routière, Bureau de prévention des accidents BPA
- Dr. Claudia Mollidor, suppléante de la responsable de la section *Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation*, Bundesanstalt für Strassen- und Verkehrswesen BAST, Allemagne
- Bayram Kiyak, spécialiste au sein de la section *Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation*, Bundesanstalt für Strassen- und Verkehrswesen BAST, Allemagne

## Résumé

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, les personnes qui obtiennent le permis d'élève conducteur pour voitures de tourisme avant leur vingtième anniversaire doivent passer par une phase de conduite accompagnée de douze mois avant de pouvoir se présenter à l'examen pratique de conduite. Afin que le permis de conduire puisse tout de même être obtenu à 18 ans, le Conseil fédéral a abaissé à 17 ans l'âge requis pour l'obtention du permis d'élève conducteur. La nouvelle phase d'apprentissage d'un an vise à améliorer la sécurité routière en permettant aux jeunes conducteurs novices d'acquérir une plus grande expérience de la conduite.

En même temps qu'il a arrêté la nouvelle réglementation en question, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'en évaluer les incidences (art. 151*m* de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière [OAC]<sup>1</sup>). Cette évaluation doit permettre d'examiner si l'effet positif sur la sécurité routière poursuivi par la nouvelle réglementation s'est vérifié depuis l'entrée en vigueur de cette dernière et s'il peut être démontré empiriquement. Il s'agit en outre d'étudier les autres incidences des nouvelles dispositions, notamment sur le volume du trafic, sur le taux de réussite à l'examen pratique de conduite et sur le nombre de mesures administratives. L'évaluation a été réalisée par l'Office fédéral des routes (OFROU), puis validée par des experts reconnus (évaluation par des pairs, revue par des spécialistes). Il est ainsi garanti que ses résultats ont été correctement établis et interprétés, et qu'elle est conforme aux standards scientifiques en vigueur. Les experts en ont également confirmé l'indépendance et l'objectivité. Le groupe cible de l'évaluation était constitué de personnes âgées de 17 à 19 ans et titulaires d'un permis d'élève conducteur pour voitures de tourisme. Les principaux résultats de l'évaluation pour ce groupe cible sont les suivants :

- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, l'expérience de la conduite acquise durant la phase d'apprentissage s'est accrue de manière significative. Les heures de conduite accompagnée effectuées avec un moniteur ont certes quelque peu diminué, mais celles effectuées avec un particulier ont nettement augmenté. Si les heures de conduite sont le plus souvent réparties uniformément sur toute la durée de la phase d'apprentissage, la part des personnes qui les effectuent majoritairement à l'approche de la fin de cette dernière a augmenté.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, il n'y a pas eu de changement significatif du comportement de conduite après la fin de la formation, comme le montrent les réponses à un questionnaire soumis au groupe cible.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, aucune évolution en matière d'accidents n'a pu être observée durant la phase d'apprentissage pour le groupe cible. Toutefois, le taux d'accidents (nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des personnes du groupe cible pondéré par le nombre de personnes formant ce dernier) a diminué de manière significative la première année suivant la fin de la formation à la conduite. La sécurité routière s'est donc très probablement améliorée.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, la formation à la conduite peut être commencée un an plus tôt (dès l'âge de 17 ans), ce qui se traduit naturellement par une augmentation du trafic. Le trafic croît aussi sous l'effet de l'accroissement du nombre d'heures de conduite effectuées durant la phase d'apprentissage. Toutefois, l'augmentation du trafic due à la nouvelle réglementation est vraisemblablement marginale par rapport au volume total du trafic.
- Le taux de réussite à l'examen pratique de conduite tend à être plus élevé chez les personnes qui ont obtenu leur permis d'élève conducteur précocement. Déjà observé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, cet effet a perduré après celle-ci : les personnes qui ont obtenu leur

---

<sup>1</sup> RS 741.51

permis d'élève conducteur à l'âge de 17 ans présentent un taux de réussite supérieur à la moyenne.

- Le taux de réussite à l'examen tend à diminuer à mesure que la durée de la phase d'apprentissage (de l'obtention du permis d'élève conducteur jusqu'à l'examen pratique de conduite) augmente. En d'autres termes, les personnes qui se présentent à l'examen pratique de conduite après une phase d'apprentissage relativement courte le réussissent davantage que celles qui passent par une plus longue phase d'apprentissage (le permis d'élève conducteur est valable 24 mois). Cet effet déjà observé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation perdure depuis.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, la part des personnes du groupe cible ayant fait l'objet d'un retrait de permis durant la phase d'apprentissage a augmenté ; la première année suivant la réussite de l'examen pratique, une baisse significative est toutefois observée pour ce qui est des retraits de permis. Ce constat s'applique à la fois au nombre total de retraits et aux retraits dus à une erreur de conduite.

## Zusammenfassung

Seit 1. Januar 2021 müssen Personen, die den Lernfahrausweis für Personenwagen vor ihrem 20. Geburtstag erwerben, eine begleitete Lernphase von zwölf Monaten durchlaufen, bevor sie die praktische Führerprüfung ablegen dürfen. Damit der Führerausweis trotzdem mit 18 Jahren erworben werden kann, hat der Bundesrat das Alter für den Erwerb des Lernfahrausweises auf 17 Jahre gesenkt. Ziel der einjährigen Lernphase ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine höhere Fahrerfahrung von jungen Neulenkenden.

Mit Beschluss der Neuregelung hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit der Evaluation der neuen Bestimmungen zur Lernphase beauftragt (Art. 151m Verkehrszulassungsverordnung VZV<sup>2</sup>). Die Evaluation dient der Überprüfung, ob sich seit Inkrafttreten der Neuregelung der angestrebte positive Effekt auf die Verkehrssicherheit empirisch belegen lässt. Zudem sollten weitere Auswirkungen der Neuregelung (auf das Verkehrsaufkommen, auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung und auf die Anzahl der Administrativmassnahmen) geprüft werden. Die Evaluation wurde vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) durchgeführt und von anerkannten Expertinnen und Experten überprüft (Peer Reviews, Fachreviews). Dadurch wurde sichergestellt, dass die Ergebnisse korrekt abgeleitet und interpretiert wurden und die Evaluation den geltenden wissenschaftlichen Standards entspricht. Zudem bestätigten die Expertinnen und Experten die Unabhängigkeit und Objektivität der Evaluation. Zielgruppe der Evaluation waren 17- bis 19-jährige Personen, die einen Lernfahrausweis für Personenwagen erworben hatten. Die wichtigsten Ergebnisse der Evaluation für die Zielgruppe sind die folgenden:

- Seit Inkrafttreten der Neuregelung hat sich die Fahrerfahrung während der Lernphase signifikant verbessert. Mit einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer werden zwar etwas weniger Fahrstunden absolviert, die privat begleiteten Fahrstunden haben jedoch deutlich zugenommen. Die Fahrstunden verteilen sich dabei mehrheitlich gleichmässig über die Lernphase; allerdings ist der Anteil jener Personen gestiegen, die ihre Fahrstunden überwiegend gegen Ende der Lernphase absolvieren.
- Seit Inkrafttreten der Neuregelung zeigt sich keine wesentliche Veränderung beim Fahrverhalten nach Abschluss der Fahrausbildung. Dies zeigen die Antworten aus einer Befragung der Zielgruppe.
- Seit Inkrafttreten der Neuregelung lässt sich keine Veränderung des Unfallgeschehens bei der Zielgruppe während der Lernphase feststellen. Jedoch zeigt sich eine signifikante Abnahme der Unfallrate (Unfälle mit Personenschaden der Zielgruppe gewichtet mit der Anzahl der Personen der Zielgruppe) für das erste Jahr nach Abschluss der Fahrausbildung. Die Verkehrssicherheit hat sich somit mit hoher Wahrscheinlichkeit verbessert.
- Seit Inkrafttreten der Neuregelung wird die Fahrausbildung ziemlich genau ein Jahr früher begonnen (mehrheitlich im Alter von 17 Jahren), was naturgemäss zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt. Mehrverkehr resultiert zudem aus der Zunahme bei den Fahrstunden während der Lernphase. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen dürfte die Zunahme des Verkehrsaufkommens aufgrund der Neuregelung marginal sein.
- Personen, die ihren Lernfahrausweis früh erworben haben, weisen tendenziell einen höheren Erfolg bei der praktischen Führerprüfung auf; dieser Effekt zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung. Personen, die ihren Lernfahrausweis nach Inkrafttreten der Neuregelung im Alter von 17 Jahren erworben haben, waren sodann überdurchschnittlich erfolgreich.
- Mit zunehmender Dauer der Lernphase (vom Erwerb des Lernfahrausweises bis zur praktischen Führerprüfung) nimmt der Prüfungserfolg tendenziell ab; d. h. Personen, die nach vergleichsweise kurzer Lernphase zur praktischen Führerprüfung antreten, bestehen diese eher als Personen mit

---

<sup>2</sup> SR 741.51

einer längeren Lernphase (der Lernfahrausweis ist 24 Monate gültig). Dieser Effekt zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung.

- Seit Inkrafttreten der Neuregelung hat der Anteil der Zielgruppe mit einem Ausweisentzug während der Lernphase zugenommen; im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung ist bei den Ausweisentzügen allerdings eine signifikante Abnahme beobachtbar. Dies sowohl im Total wie auch bei Entzügen aufgrund von Fahrfehlern.

## Sintesi

Dal 1° gennaio 2021 chi ottiene la licenza per allievo conducente per automobili prima di aver compiuto 20 anni può sostenere l'esame pratico solo dopo un periodo di pratica accompagnata di 12 mesi. Affinché la patente di guida possa comunque essere conseguita a 18 anni, il Consiglio federale ha abbassato a 17 anni l'età minima per il rilascio della licenza allievo. L'obiettivo dell'anno di pratica è quello di migliorare la sicurezza stradale attraverso una maggiore esperienza di guida dei giovani conducenti.

Nel varare la nuova regolamentazione, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di valutare le nuove disposizioni sulla fase di apprendimento (art. 151<sup>m</sup> dell'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>3</sup> sull'ammissione alla circolazione; OAC) allo scopo di verificare se la revisione normativa abbia effettivamente avuto l'auspicato effetto positivo sulla sicurezza viaria, oltre ad altre eventuali ripercussioni (sul traffico, sul superamento dell'esame pratico e sul numero di misure amministrative). La valutazione, avente come gruppo target i giovani da 17 a 19 anni titolari di una licenza per allievo conducente per automobili, è stata effettuata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) e rivista da esperti riconosciuti (peer review e revisione tecnica), in modo da garantire la correttezza dei risultati e relativa interpretazione nonché la conformità della procedura agli standard scientifici vigenti. Gli esperti hanno inoltre confermato l'indipendenza e l'obiettività dello studio condotto, di cui si riportano qui di seguito i principali risultati.

- Dall'entrata in vigore della nuova normativa la pratica di guida durante la fase di apprendimento è migliorata considerevolmente. A fronte di una leggera diminuzione delle lezioni di guida svolte con un istruttore, sono nettamente aumentate le ore di pratica con accompagnatore privato. La distribuzione complessiva risulta per lo più omogenea sull'intero anno formativo, sebbene sia cresciuta la quota di persone che effettua le esercitazioni prevalentemente verso la fine del periodo.
- Dall'introduzione delle nuove disposizioni non si notano cambiamenti sostanziali nel comportamento di guida dopo la formazione, come emerge da un'indagine svolta sul gruppo target.
- Dall'entrata in vigore delle modifiche non si riscontrano differenze nell'incidentalità del gruppo target durante la fase di apprendimento. Si rileva tuttavia una diminuzione significativa del tasso di incidenti (ponderazione tra sinistri con danni a persone del gruppo target e numero di persone appartenenti a tale gruppo) nel primo anno dopo la formazione di guida, che lascia presumere un miglioramento della sicurezza stradale.
- Con la nuova normativa la formazione di guida inizia circa un anno prima (per lo più a 17 anni), comportando naturalmente volumi di traffico più elevati, anche a causa dell'aumento delle esercitazioni durante la fase di apprendimento. Rispetto al traffico complessivo, l'incremento del flusso veicolare dovuto alla nuova regolamentazione dovrebbe comunque risultare marginale.
- In genere, chi ottiene precocemente la licenza allievo, ha maggiori probabilità di superare l'esame di guida. Questa tendenza, riscontrata già prima della modifica normativa, è attestata infatti dal numero superiore alla media di promossi fra chi ha conseguito la licenza allievo a 17 anni.
- Con l'aumentare della durata della fase di apprendimento (tra il rilascio della licenza allievo e l'esame pratico) il successo tende a diminuire: ossia i candidati che si presentano all'esame dopo un periodo di esercitazione relativamente breve lo superano più facilmente rispetto a chi lo fa dopo una fase più lunga (la licenza è valida 24 mesi). Il fenomeno si riscontra sia prima che dopo l'entrata in vigore delle nuove disposizioni.
- Dall'introduzione del nuovo sistema è cresciuta la quota del gruppo target cui è stata ritirata la licenza durante la fase di apprendimento, mentre si osserva un netto calo delle revoche nel primo anno dopo il superamento dell'esame pratico, sia nel complesso sia in riferimento ai soli casi di errori alla guida.

---

<sup>3</sup> RS 741.51

## Summary

Since 1 January 2021, people who obtain a learner's licence for passenger cars before their 20th birthday must complete a 12-month accompanied learning phase before they are allowed to take the practical driving test. To ensure that the driving licence can still be obtained at the age of 18, the Federal Council has lowered the age for obtaining a provisional driving licence to 17. The aim of the one-year learning phase is to improve road safety by giving young new drivers more driving experience.

Following the decision on the new regulation, the Federal Council has commissioned the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC) to evaluate the new provisions on the learning phase (Art. 151*m* of the Road Traffic Authorisation Ordinance RTAO<sup>4</sup>). This evaluation aims to verify whether the desired positive effect on road safety can be empirically proven since the new regulation came into force. In addition, further effects of the new regulation (on traffic volume, success in the practical driving test and the number of administrative measures) were to be examined. The evaluation was conducted by the Federal Roads Office (FEDRO) and reviewed by recognised experts (peer reviews, specialist reviews). This ensured that the results were correctly derived and interpreted and that the evaluation complied with applicable scientific standards. The experts also confirmed the independence and objectivity of the evaluation. The target group for the evaluation was 17- to 19-year-olds who had obtained a provisional driving licence for passenger cars. The most important findings of the evaluation for the target group are as follows:

- Since the new rules came into force, driving experience during the learning phase has significantly improved. Although slightly fewer driving lessons are taken with a driving instructor, the number of privately supervised driving lessons has markedly increased. While most driving lessons are spread evenly throughout the learning phase, the proportion of people who take most of their driving lessons towards the end of the learning phase has risen.
- Since the new rules came into force, there has been no significant change in driving behaviour after completion of driver training. This is based on the responses from a survey of the target group.
- Since the new rules came into force, no changes could be observed in the number of accidents involving the target group during the learning phase. However, there has been a significant decrease in the accident rate (accidents with injuries involving the target group weighted by the number of people in the target group) in the first year after completion of driver training. Road safety has therefore most likely improved.
- Since the new rules came into force, driver training has started almost exactly one year earlier (mostly at the age of 17), which naturally leads to higher traffic volumes. Increased traffic also results from the greater number of driving lessons given during the learning phase. However, compared to the total traffic volume, the impact of the new rules on traffic volume is expected to be marginal.
- People who obtained their provisional driving licence early tend to be more successful in the practical driving test; this effect is evidenced both before and after the new rules came into force. People who obtained their provisional driving licence at the age of 17 after the new rules came into force showed an above-average success rate.
- The success rate in the practical driving test tends to decrease in direct proportion to the length of the learning phase (from obtaining the provisional driving licence to the practical driving test). In other words, people who take the practical driving test after a comparatively short learning phase are more likely to pass than people who have had a longer learning phase (the learner's licence is valid for 24 months). This effect is observed both before and after the new rules came into force.

---

<sup>4</sup> SR 741.51

- Since the new rules came into force, the proportion of the target group having their licence revoked during the learning phase has risen; however, there has been a significant decrease in licence revocations in the first year after passing the practical driving test. This applies both to the total number of revocations and to revocations due to driving errors.

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage</b> .....	<b>13</b>
<b>3</b>	<b>Réglementations comparables en vigueur à l'étranger</b> .....	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation de la nouvelle réglementation</b> .....	<b>16</b>
4.1	But et groupe cible .....	16
4.2	Méthode .....	16
4.3	Évaluation des incidences de la nouvelle réglementation .....	17
4.3.1	Incidences sur la sécurité routière après l'examen pratique de conduite .....	17
4.3.2	Incidences sur la sécurité routière durant la phase d'apprentissage.....	21
4.3.3	Incidences sur la répartition par âge et le volume de trafic .....	22
4.3.4	Incidences sur le taux de réussite à l'examen pratique de conduite .....	23
4.3.5	Incidences sur le nombre de mesures administratives.....	25
<b>5</b>	<b>Conclusion</b> .....	<b>28</b>
<b>6</b>	<b>Bibliographie</b> .....	<b>30</b>

## Table des illustrations

Illustration 1 :	Distribution des heures de conduite effectuées avec un moniteur (fréquences relatives avec valeurs moyennes et médianes) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, 2025).....	19
Illustration 2 :	Distribution des heures de conduite accompagnée effectuées avec un particulier (fréquences relatives avec valeurs moyennes et médianes) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, 2025) .....	20
Illustration 3 :	Taux d'accidents durant la phase d'apprentissage (à gauche) et durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite (à droite) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, au total et pour les accidents avec dommages corporels causés par le conducteur lui-même (cclm ; source : OFROU, 2025).....	21
Illustration 4 :	Répartition, en pour-cent, des candidats au permis de conduire selon leur âge au moment de l'obtention du permis d'élève conducteur pour les années 2018 à 2020 (avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation) et 2022 à 2024 (après celle-ci) ; regroupement des âges à partir de 35 ans (source : OFROU, 2025) .....	23
Illustration 5 :	Taux de réussite à l'examen pratique de conduite en fonction de l'âge auquel le permis d'élève conducteur a été obtenu, avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, services cantonaux des automobiles, 2025) .....	24
Illustration 6 :	Taux de réussite à l'examen pratique de conduite en fonction de l'âge auquel le permis d'élève conducteur a été obtenu et de la durée de la phase d'apprentissage, avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, services cantonaux des automobiles, 2025).....	25
Illustration 7 :	Part des personnes ayant reçu un avertissement durant la phase d'apprentissage (à gauche) ou durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite (à droite) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, pour le total des avertissements et pour ceux faisant suite à une erreur de conduite (errcond ; source : OFROU, 2025) .....	27

Illustration 8 : Part des personnes ayant fait l'objet d'un retrait de permis durant la phase d'apprentissage (à gauche) ou durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite (à droite) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, pour le total des retraits et pour ceux faisant suite à une erreur de conduite (source : OFROU, 2025)..... 27

## 1 Contexte

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, les personnes qui obtiennent le permis d'élève conducteur pour voitures de tourisme avant leur vingtième anniversaire doivent passer par une phase de conduite accompagnée de douze mois avant de pouvoir se présenter à l'examen pratique de conduite (art. 22, al. 1<sup>bis</sup>, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière [OAC]<sup>5</sup>). Afin que le permis de conduire puisse tout de même être obtenu à 18 ans, le Conseil fédéral a abaissé à 17 ans l'âge requis pour l'obtention du permis d'élève conducteur (art. 6, al. 1, let. c<sup>bis</sup>, OAC). La nouvelle phase d'apprentissage d'un an vise à améliorer la sécurité routière en permettant aux jeunes conducteurs novices d'acquérir une plus grande expérience de la conduite. On est en effet parti du principe que le nombre d'heures de conduite accompagnée effectuées durant la phase d'apprentissage augmenterait et qu'il en résulterait une amélioration de la sécurité routière.

En même temps qu'il a arrêté la nouvelle réglementation, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'en évaluer les incidences, de publier les résultats de l'évaluation et de soumettre une proposition au Conseil fédéral pour la suite de la procédure (art. 151*m* OAC). Dans ce contexte, l'Office fédéral des routes (OFROU) a lancé fin 2019 le projet « Évaluation de la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage relevant de la formation à la conduite ». Cette évaluation doit permettre d'examiner si l'effet positif sur la sécurité routière visé par la nouvelle réglementation peut être démontré empiriquement. Il s'agit en outre d'étudier les autres incidences des nouvelles dispositions, notamment sur le volume du trafic, sur le taux de réussite à l'examen pratique de conducteur et sur le nombre de mesures administratives. Le groupe cible de l'évaluation est constitué de personnes âgées de 17 à 19 ans et titulaires d'un permis d'élève conducteur pour voitures de tourisme. Les résultats de l'évaluation sont documentés dans le présent rapport<sup>6</sup>. Ils ont été validés par des experts reconnus (évaluation par des pairs, revue par des spécialistes). Il est ainsi garanti qu'ils ont été correctement établis et interprétés, et que l'évaluation est conforme aux standards scientifiques en vigueur. Les experts ont en outre confirmé l'indépendance et l'objectivité de celle-ci. Le présent rapport permet l'exécution du mandat d'évaluation confié à l'art. 151*m*, al. 1, OAC.

Le 17 juin 2025, Charles Juillard a déposé le [postulat 25.3636](#) « Circulation routière. La conduite accompagnée a-t-elle amélioré les compétences des futurs conducteurs ? », lequel charge le Conseil fédéral d'examiner les effets de la nouvelle réglementation sur les compétences des nouveaux conducteurs et sur les accidents de la route impliquant ces derniers et de proposer les mesures éventuellement nécessaires. Le Conseil fédéral a rejeté le postulat en renvoyant à l'art. 151*m* OAC et à la présente évaluation. Le Conseil des États a cependant adopté le postulat le 25 décembre 2025.

Le chapitre 2 du présent rapport décrit l'objet de l'évaluation, à savoir la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage. Le chapitre 3 présente des réglementations comparables en vigueur à l'étranger. Le chapitre 4 documente le but de l'évaluation, le groupe cible, la méthode appliquée ainsi que l'évaluation des incidences de la nouvelle réglementation. Enfin, le chapitre 5 tire les conclusions de l'évaluation.

---

<sup>5</sup> RS 741.51

<sup>6</sup> Une description détaillée de la méthode suivie, des résultats et des limites de l'interprétation de ces derniers figure dans le rapport technique (OFROU, 2026) accompagnant le présent document.

## 2 Nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage

Le 1<sup>er</sup> janvier 2021, de nouvelles dispositions de l'OAC sont entrées en vigueur pour les candidats au permis de conduire pour voitures de tourisme :

- **Phase d'apprentissage d'un an** : les candidats au permis de conduire doivent être en possession du permis d'élève conducteur depuis au moins un an pour être admis à l'examen pratique de conduite ; cette règle s'applique aux personnes qui obtiennent le permis d'élève conducteur avant l'âge de 20 ans (art. 22, al. 1<sup>bis</sup>, OAC)<sup>7</sup>. Le but de cette phase d'apprentissage obligatoire d'au moins un an est l'augmentation du nombre de trajets accompagnés effectués durant cette période et, partant, l'amélioration de la sécurité routière après la réussite de l'examen pratique.
- **Permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans** : l'introduction de la phase d'apprentissage d'au moins un an s'est accompagnée de l'abaissement de 18 à 17 ans de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme (catégorie B<sup>9</sup>) (art. 6, al. 1, let. c<sup>bis</sup>, OAC), visant à permettre l'obtention du permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans et celle du permis de conduire à 18 ans comme sous l'ancien droit.
- **Dispositions transitoires** : la phase d'apprentissage d'au moins un an ne s'applique pas aux personnes qui obtiennent leur permis d'élève conducteur avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (soit avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021) ni à celles qui atteignent l'âge de 18 ans en 2021 (donc nées en 2003) et obtiennent leur permis d'élève conducteur cette même année (art. 151I, al. 1 et al. 1<sup>bis</sup>, OAC).

## 3 Réglementations comparables en vigueur à l'étranger

Plusieurs pays européens possèdent dans leur législation des règles qui régissent la conduite accompagnée pendant la phase d'apprentissage et sont comparables à la nouvelle réglementation de cette dernière en Suisse. Elles doivent permettre aux nouveaux conducteurs d'obtenir, sous surveillance, une expérience accrue de la conduite et, partant, de réduire le risque d'accident. Les pages qui suivent présentent les réglementations européennes les plus similaires à celle de la Suisse ainsi que leurs incidences sur la sécurité routière.

En **Allemagne**, la conduite accompagnée est possible dès l'âge de 17 ans depuis 2008, dans tous les États fédérés (*Länder*). La formation à la conduite (c.-à-d. la formation théorique et pratique dans une auto-école) et l'examen pratique doivent être effectués avant le début de la conduite accompagnée. Après avoir réussi cet examen, les jeunes âgés de 17 ans obtiennent un certificat d'examen<sup>9</sup> et n'ont le droit de circuler, jusqu'à leur 18<sup>e</sup> anniversaire, qu'en étant accompagnés. À partir de 18 ans, ils peuvent conduire sans accompagnateur. Les personnes qui entament leur formation à la conduite à 18 ans doivent suivre la formation pratique dans une auto-école ; la conduite accompagnée n'est pas prévue dans ce cas. En Allemagne, l'accompagnateur doit être âgé d'au moins 30 ans et posséder un permis de conduire de la catégorie B depuis une durée ininterrompue d'au moins cinq ans. Il doit en outre être inscrit nommément dans le certificat d'examen du jeune conducteur. Une étude réalisée par

<sup>7</sup> La phase d'apprentissage d'un an ne s'applique pas aux personnes qui suivent les formations professionnelles initiales suivantes : « conducteur/conductrice de véhicules lourds CFC », « mécanicien/mécanicienne en maintenance d'automobiles CFC » avec orientation « véhicules utilitaires », « mécatronicien/mécatronicienne d'automobiles CFC » avec orientation « véhicules utilitaires » et « conducteur/conductrice de véhicules légers AFP » (cf. art. 22, al. 1<sup>bis</sup>, let. a à d, OAC). Les personnes bénéficiant de cette disposition dérogatoire n'ont pas été prises en considération dans la présente évaluation des incidences de la nouvelle réglementation.

<sup>8</sup> L'abaissement de l'âge minimal s'applique aussi à la catégorie BE (voitures de tourisme avec remorque > 750 kg, ayant ensemble un poids > 3500 kg). Cette catégorie ne joue qu'un rôle mineur par rapport à la catégorie B, raison pour laquelle les incidences de la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage sur la catégorie BE n'ont pas été évaluées.

<sup>9</sup> Le certificat d'examen atteste la réussite de l'examen pratique de conduite.

Schade et Heinzmann (2011) a montré que sur 1000 conducteurs novices, ceux qui avaient commencé leur formation à la conduite à 17 ans ont eu, au cours de leur première année de conduite non accompagnée, 17 % d'accidents en moins et ont commis 15 % d'infractions routières en moins que ceux du même âge ayant obtenu leur permis de conduire de manière ordinaire immédiatement après leur 18<sup>e</sup> anniversaire. Avec une analyse sous l'angle du kilométrage (c.-à-d. par million de kilomètres parcourus), ces écarts étaient respectivement de 22 % et 20 %. En 2009, la conduite accompagnée avait permis d'éviter environ 1700 accidents avec dommages corporels.

Depuis 2013, la **France** connaît l'« apprentissage anticipé de la conduite » (AAC), qui autorise la conduite accompagnée à partir de l'âge de 15 ans. Les candidats au permis de conduire doivent commencer par suivre une formation théorique et effectuer vingt heures de conduite dans une école de conduite. Avec l'accord de l'assureur du véhicule débute ensuite une phase de conduite accompagnée d'un an au minimum, durant laquelle il faut parcourir au moins 3000 kilomètres sur divers types de routes. L'examen pratique de conduite peut être passé à l'âge de 17 ans révolus au plus tôt. Quant à la formation ordinaire, qui n'impose ni conduite accompagnée ni durée d'apprentissage minimale, elle peut être suivie à partir de l'âge de 18 ans. En France, les accompagnateurs AAC doivent être titulaires du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins cinq ans et n'avoir commis, durant ces cinq années, aucun délit sanctionné par un retrait de permis. Selon Goualc'h (2008), les personnes qui ont suivi précocement une formation à la conduite avec l'AAC ont 10 % d'accidents en moins que celles qui sont passées par la formation ordinaire à la conduite. Cet effet est le plus manifeste dans les villes ; il est un peu plus faible dans les banlieues et inobservable dans les régions rurales. Il se produit exclusivement chez les 18 à 23 ans et diminue avec l'âge. Aucune différence spécifique au genre n'est constatée.

Depuis mars 1999, l'**Autriche** prévoit la possibilité d'obtenir une autorisation de conduire anticipée dès l'âge de 17 ans (âge ordinaire : 18 ans), pour laquelle la formation à la conduite peut débiter à 15 ans et demi au plus tôt. À la différence de la formation ordinaire à la conduite, qui peut commencer à l'âge de 17 ans et demi au plus tôt, la formation à la conduite prescrite pour l'obtention de l'autorisation de conduire anticipée comprend une phase relativement longue de conduite accompagnée : au moins 3000 kilomètres doivent être parcourus lors de courses d'apprentissage avant l'examen pratique de conduite, possible à l'âge de 17 ans au plus tôt. Pendant ces 3000 premiers kilomètres de courses d'apprentissage, il faut en outre effectuer une heure de leçon avec un moniteur de conduite tous les 1000 kilomètres. En Autriche, l'accompagnateur doit être en possession d'un permis de conduire de la catégorie B depuis au moins sept ans et ne doit pas avoir commis de délit sanctionné par un retrait de permis ni avoir fait l'objet de deux inscriptions au registre des permis de conduire<sup>10</sup> dans les trois années précédant la demande relative aux courses d'apprentissage. Il est possible de désigner deux accompagnateurs, avec lesquels une instruction théorique auprès d'un moniteur de conduite devra être suivie. Selon Winkelbauer et al. (2003), la réglementation de l'autorisation de conduire anticipée a pour effet de diminuer le nombre d'accidents en particulier chez les hommes et surtout dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> années de conduite non accompagnée (c.-à-d. après la réussite de l'examen pratique de conduite). Les personnes titulaires d'une telle autorisation commettent moins d'infractions routières (telles que conduite en état d'ébriété ou excès de vitesse) et se font retirer plus rarement leur permis de conduire. En outre, elles passent plus souvent l'examen pratique de conduite à la première tentative. Enfin, la perspective d'obtenir le permis de conduire dès l'âge de 17 ans incite une partie non négligeable des jeunes à renoncer à conduire un cyclomoteur dès 15 ans ou un motorcycle dès 16 ans (Winkelbauer et al. [2003]).

<sup>10</sup> L'inscription en question (ou « *Vormerkung* ») est un avertissement donné par les autorités à la suite de certaines infractions routières compromettant la sécurité, consigné dans le registre autrichien des permis de conduire. Elle n'a pas de conséquences juridiques directes, mais peut entraîner des mesures contraignantes, telles que la participation à un cours d'éducation routière, si une nouvelle infraction est commise dans les deux ans. Elle est comparable, en droit suisse, à l'avertissement prévu à l'art. 16a de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

En **Suède**, la conduite accompagnée est en principe obligatoire pour tous les candidats au permis de conduire. Depuis septembre 1993, elle est autorisée dès l'âge de 16 ans (contre 17 ans et demi auparavant), mais l'examen pratique de conduite ne peut pas être passé avant l'âge de 18 ans. La durée de la phase d'apprentissage dépend donc de l'âge auquel la formation a débuté. Dès 18 ans, le permis de conduire peut être obtenu normalement, sans exigences quant à la durée de la phase d'apprentissage ; la durée de la phase de conduite accompagnée dépend des besoins individuels des candidats. En Suède, l'accompagnateur doit être âgé d'au moins 24 ans et posséder un permis de conduire de la catégorie B depuis une durée ininterrompue d'au moins cinq ans. L'accompagnateur et le candidat doivent suivre ensemble une formation de trois heures au minimum. Selon un article de Gregersen et Nyberg (2003), l'abaissement de l'âge minimal requis pour la conduite accompagnée s'est traduit par une diminution du risque d'accident chez les jeunes conducteurs novices pendant les deux premières années suivant leur formation à la conduite (risque mesuré par le nombre d'accidents par 10 millions de kilomètres). Les personnes qui avaient obtenu leur permis d'élève conducteur entre 16 ans et 17 ans et demi présentaient un risque d'accident inférieur d'environ 40 % à celui des personnes ayant commencé leur formation à 17 ans et demi. Les auteurs font cependant état de certaines faiblesses méthodologiques et soulignent qu'il n'a pas été clairement établi si la diminution du risque d'accident observée chez les personnes ayant commencé leur formation à la conduite à 16 ans était due à l'acquisition d'une plus grande expérience de la conduite ou à des différences systématiques entre les groupes de comparaison (par ex. plus de temps et de moyens financiers, plus grande motivation ou plus de soutien de la part des parents).

En **Norvège**, l'âge minimal pour commencer la formation à la conduite a été abaissé de 17 à 16 ans en octobre 1994 ; l'âge minimal prescrit pour l'obtention du permis de conduire et pour la conduite non accompagnée a été maintenu à 18 ans. Par ailleurs, les candidats au permis de conduire âgés de moins de 25 ans ont l'obligation de suivre un cours théorique spécifique (*basic traffic course*) avant d'être autorisés à commencer la conduite accompagnée. L'accompagnateur doit être âgé d'au moins 25 ans et posséder un permis de conduire de la catégorie B depuis une durée ininterrompue d'au moins cinq ans. Une étude réalisée par Gregersen et Nyberg (2000) a examiné les effets de l'abaissement de l'âge minimal requis pour la conduite accompagnée sur le risque d'accident et sur le comportement de conduite des jeunes conducteurs novices. Ont été comparés à cet effet des jeunes âgés de 17 ans soumis à l'ancien droit et des jeunes de 16 et 17 ans assujettis à la nouvelle réglementation. Les auteurs ont montré que l'abaissement de l'âge minimal requis pour la conduite accompagnée a entraîné, chez les candidats au permis de conduire, une légère augmentation des courses d'apprentissage accompagnées par des particuliers. Le nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans des accidents durant les premiers mois de leur formation a certes augmenté, mais comme les distances parcourues ont aussi augmenté, le risque d'accident est resté globalement stable. L'étude a également mis en évidence une relation en forme de U inversé<sup>11</sup> entre le risque d'accident après l'obtention du permis de conduire et le nombre de courses d'apprentissage (accompagnées par un particulier ou par un moniteur de conduite) : les personnes ayant effectué un nombre moyen de courses d'apprentissage (entre 11 et 25 environ) présentaient un risque d'accident plus élevé que celles en ayant effectué peu (jusqu'à 10 environ) ou beaucoup (plus de 25 environ). Les auteurs en ont conclu que les nouveaux conducteurs ayant effectué peu de courses d'apprentissage sont particulièrement prudents au volant et que ceux qui en ont effectué beaucoup disposent de compétences suffisantes, tandis que les personnes comptant un nombre moyen de courses d'apprentissage pourraient encore manquer de l'expérience nécessaire pour maîtriser des situations de circulation complexes en toute sécurité.

En **Belgique**, les jeunes peuvent passer l'examen théorique de conduite dès l'âge de 17 ans. Ils peuvent ensuite demander un permis de conduire provisoire qui les autorise soit à conduire sans accompagnateur après 20 heures de conduite dans une auto-école reconnue, soit à conduire avec jusqu'à deux accompagnateurs nommément enregistrés. Les détenteurs d'un permis de conduire provisoire

<sup>11</sup> Dans une relation en forme de U inversé, l'effet étudié commence par augmenter, atteint un maximum, puis diminue.

ont l'interdiction de conduire durant certaines heures de certains jours<sup>12</sup>. Le nombre de kilomètres parcourus doit en outre être noté dans un journal de bord. L'examen pratique de conduite peut être passé à l'âge de 18 ans au plus tôt et après avoir effectué des courses d'apprentissage totalisant au moins 1500 kilomètres. L'accompagnateur doit être enregistré en Belgique et posséder un permis de conduire de la catégorie B depuis au moins huit ans. Il ne doit en outre pas avoir eu de retrait de permis au cours des trois dernières années. Il n'existe pas, à notre connaissance, d'évaluation des effets de cette réglementation en Belgique.

## 4 Évaluation de la nouvelle réglementation

### 4.1 But et groupe cible

L'art. 151*m*, al. 1, OAC charge le DETEC d'évaluer la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage. Le présent rapport permet l'exécution de ce mandat.

La nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage vise à améliorer la sécurité routière en permettant aux jeunes conducteurs novices d'accroître leur expérience de la conduite grâce à la réalisation d'un plus grand nombre de courses accompagnées durant une phase d'apprentissage d'au moins un an. Une diminution du nombre d'accidents était attendue en particulier. La présente évaluation examine, d'une part, si cet effet positif sur la sécurité routière poursuivi par la nouvelle réglementation s'est vérifié et s'il peut être démontré empiriquement. Elle étudie, d'autre part, les autres incidences des nouvelles dispositions, notamment sur le volume du trafic, sur le taux de réussite à l'examen pratique de conduite et sur les mesures administratives touchant des personnes du groupe cible.

Sont directement concernés par la nouvelle réglementation les candidats au permis de conduire de la catégorie B âgés de 17 à 19 ans. Lorsqu'ils obtiennent un permis d'élève conducteur à cet âge, ils sont tenus d'effectuer une phase d'apprentissage d'au moins un an. Ceux d'entre eux qui sont âgés de 17 ans sont en outre concernés par l'abaissement de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme. Le groupe cible de l'évaluation est donc constitué de jeunes de 17 à 19 ans titulaires d'un permis d'élève conducteur.

### 4.2 Méthode

L'OFROU a engagé les travaux relatifs au projet « Évaluation de la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage relevant de la formation à la conduite » fin 2019. Plusieurs questions élaborées à partir du but de l'évaluation ont servi de base à l'appréciation des incidences et des effets potentiels de la nouvelle réglementation.

Lesdites questions peuvent être formulées comme suit :

- **Sécurité routière après l'examen pratique de conduite** (cf. chap. 4.3.1) : la phase d'apprentissage d'au moins un an se traduit-elle, pour le groupe cible, par l'acquisition d'une expérience accrue de la conduite durant cette phase et par une diminution de l'implication dans des événements dangereux (situations critiques, quasi-accidents, accidents) après l'examen pratique de conduite ?
- **Sécurité routière durant la phase d'apprentissage** (cf. chap. 4.3.2) : la nouvelle réglementation a-t-elle une influence sur l'implication du groupe cible dans des événements dangereux (situations critiques, quasi-accidents, accidents) durant la phase d'apprentissage ?

---

<sup>12</sup> De 22 h à 6 h les vendredis, samedis et dimanches, les veilles de jours fériés et les jours fériés eux-mêmes.

- **Répartition par âge et volume de trafic** (cf. chap. 4.3.3) : la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage se traduit-elle par des changements significatifs de l'âge auquel débute la formation à la conduite, et l'abaissement de l'âge minimal requis ainsi que la phase d'apprentissage d'au moins un an entraînent-ils une augmentation du volume de trafic ?
- **Taux de réussite à l'examen pratique de conduite** (cf. chap. 4.3.4) : le taux de réussite à l'examen pratique de conduite des candidats au permis de la catégorie B (voitures de tourisme) qui ont obtenu leur permis d'élève conducteur à 17 ans diffère-t-il de manière significative de celui des candidats des autres groupes d'âge ?
- **Nombre de mesures administratives** (cf. chap. 4.3.5) : la nouvelle réglementation influe-t-elle de manière significative sur le nombre de mesures administratives touchant des personnes du groupe cible ?

Pour chacune des questions ci-dessus, un ou plusieurs indicateurs ont été définis, en vue de pouvoir identifier et mesurer les incidences en question de manière systématique. Les indicateurs ont été mesurés pour les années précédant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (« avant ») et pour celles suivant cette entrée en vigueur (« après »). Pour la période suivant l'entrée en vigueur, on a également pris en considération la réglementation transitoire ainsi que de possibles effets transitoires. L'évaluation des effets de la nouvelle réglementation a été faite sur la base d'une comparaison avant/après réalisée à l'aide de méthodes statistiques appropriées. Les résultats de cette évaluation sont présentés au chapitre 4.3 ci-après.

Pour l'interprétation des résultats de l'évaluation dans les chapitres suivants, il faut prendre en considération le fait que la période étudiée coïncide avec celle de la pandémie de COVID-19 et que d'autres modifications législatives concernant la formation à la conduite (notamment la réduction de la durée de la formation complémentaire obligatoire de deux jours à un jour), ainsi que des campagnes de sécurité routière menées alors ont pu influencer les résultats.

La réalisation du projet d'évaluation, les indicateurs et les données utilisés ainsi que l'établissement des résultats, leur interprétation et les limites de cette dernière sont documentés en détail dans un rapport technique (OFROU, 2026). Ce rapport s'adresse principalement à un public spécialisé s'intéressant à la statistique.

### **4.3 Évaluation des incidences de la nouvelle réglementation**

#### **4.3.1 Incidences sur la sécurité routière après l'examen pratique de conduite**

La question était de déterminer si la phase d'apprentissage d'au moins un an obligatoire pour les conducteurs novices de 17 à 19 ans se traduit par l'acquisition d'une expérience accrue de la conduite durant cette phase et entraîne ainsi une amélioration de la sécurité routière après la réussite de l'examen pratique (grâce à un comportement de conduite plus sûr et à une diminution de l'implication dans des événements dangereux, tels que des situations critiques, des quasi-accidents ou des accidents).

Les réponses du groupe cible au questionnaire en ligne qui lui a été soumis, les données de la police sur les accidents de la route ainsi que les données de l'OFROU sur les permis de conduire ont constitué la base de données nécessaire à l'évaluation en question. Les réponses des participants au questionnaire résultent d'autoévaluations et ne reflètent pas nécessairement le comportement réel des personnes interrogées. Elles peuvent être influencées en particulier par le biais de la désirabilité sociale, qui consiste à donner des réponses socialement acceptables. Toutefois, même si de tels effets ne peuvent pas être exclus à chacune des deux périodes de l'enquête, on part du principe qu'ils se sont produits dans une mesure comparable pour les deux vagues d'enquête et qu'ils ne faussent donc pas

l'évaluation des effets de la nouvelle réglementation. Les données sur les accidents de la route constituent une base fiable et pertinente pour répondre à la question examinée ; celles provenant du questionnaire en ligne sont une précieuse source d'informations complémentaires.

Pour évaluer l'acquisition d'**expérience de la conduite durant la phase d'apprentissage**, on a comparé les heures de conduite accompagnée effectuées durant cette phase respectivement avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, et évalué celles-ci à l'aide d'un modèle de régression statistique<sup>13</sup>. Dans ce cadre, on a opéré une distinction entre les courses d'apprentissage effectuées avec un moniteur de conduite et les courses d'apprentissage privées, soit accompagnées par un particulier.

Pour évaluer l'effet de la nouvelle réglementation sur la **sécurité routière après l'examen pratique de conduite**, on a examiné statistiquement, d'une part, le comportement de conduite du groupe cible et, d'autre part, son implication dans des événements dangereux (situations critiques, quasi-accidents, accidents) respectivement avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Aux fins de l'évaluation du comportement de conduite du groupe cible, on s'est basé sur les réponses données au questionnaire en ligne pour constituer des indices relatifs au style de conduite et à la conscience des risques. Les valeurs de ces indices avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation ont ensuite été comparées et appréciées à l'aide d'un modèle de régression statistique. De plus, la sécurité routière a été évaluée sous l'angle de l'implication du groupe cible dans des événements dangereux après la réussite de l'examen pratique de conduite. Une double approche a été suivie à cet effet : (1) le groupe cible a été interrogé, avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, sur son implication dans de tels événements<sup>14</sup> six mois environ après la réussite de l'examen pratique de conduite. À l'aide d'un modèle de régression, les réponses correspondantes du questionnaire ont été analysées statistiquement du point de vue de l'effet de la nouvelle réglementation sur l'implication dans au moins un événement dangereux ; (2) les données de la police sur les accidents de la route survenus au cours de la première année suivant l'examen pratique de conduite ont également été analysées statistiquement pour le groupe cible. Grâce aux données de l'OFROU sur les permis de conduire, on a délimité le groupe cible, puis comparé les accidents des personnes concernées pour les années précédant et suivant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, et analysé les différences significatives à l'aide d'un test statistique. Ont été pris en considération les accidents avec dommages corporels<sup>15</sup> dans lesquels des personnes du groupe cible conduisant une voiture de tourisme ont été impliquées ou qu'elles ont elles-mêmes causés. Afin de tenir compte du fait que le groupe cible peut avoir pris part au trafic routier dans une mesure différente avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et éviter que cet élément ne soit attribué à tort à cette dernière, les chiffres relatifs aux accidents ont été pondérés à l'aide d'un indicateur d'exposition (nombre de personnes ayant obtenu leur permis d'élève conducteur entre 17 et 19 ans)<sup>16</sup>. Enfin, pour éviter que des tendances générales en matière d'accidents (telles que l'évolution des comportements de mobilité) ne soient attribuées à tort à la nouvelle réglementation, les résultats du groupe cible ont été comparés avec ceux d'un groupe témoin (jeunes de 20 à 22 ans non concernés par la nouvelle réglementation).

L'évaluation de l'acquisition d'expérience de la conduite durant la phase d'apprentissage montre que si le nombre d'heures de conduite effectuées avec un moniteur affiche certes un recul statistiquement

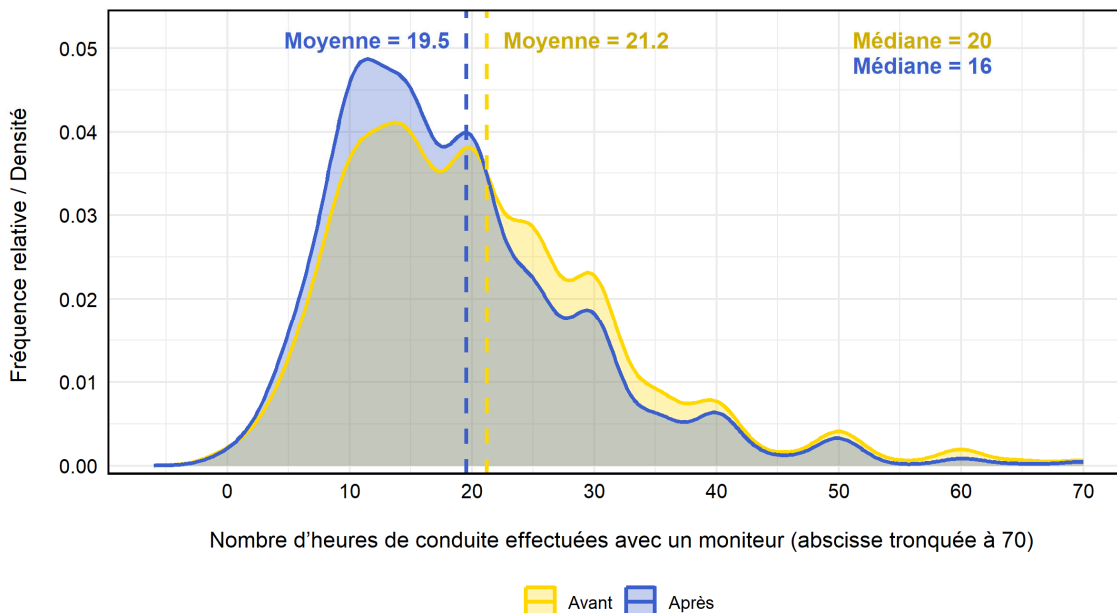
<sup>13</sup> Pour une présentation détaillée des méthodes statistiques utilisées pour répondre à cette question et aux questions suivantes, voir le rapport technique (OFROU, 2026).

<sup>14</sup> Les personnes du groupe cible ont été interrogées sur leur implication dans des situations critiques, des quasi-accidents ou des accidents. Comme seul un petit nombre d'entre elles a eu un accident, les trois types d'événements dangereux ont toujours été analysés conjointement.

<sup>15</sup> Tout accident faisant au moins un blessé léger, un blessé grave ou un mort. En matière de prévention des accidents, il est important de prévenir en particulier les accidents causant des dommages corporels graves (autrement dit les accidents faisant au moins un blessé grave ou un mort). En raison du trop petit nombre de cas, ces accidents ne peuvent être analysés de manière concluante. Il a donc fallu renoncer à la distinction en question.

<sup>16</sup> En raison de la différence de taille du groupe avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, il ne fallait prendre en considération, aux fins de la comparaison, que le nombre d'accidents corrigé en fonction de l'exposition (et non leur nombre absolu). Comme le critère idéal de mesure de l'exposition, à savoir le kilométrage parcouru, n'était pas disponible pour la présente évaluation, c'est le nombre de personnes ayant obtenu leur permis d'élève conducteur entre 17 et 19 ans (groupe cible) ou entre 20 et 22 ans (groupe témoin) qui a été utilisé pour s'en rapprocher.

significatif après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation par rapport à la période antérieure, l'écart entre les heures de conduite moyennes est cependant relativement faible (diminution de 1,7 h ou 8,0 % pour atteindre 19,5 h après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation<sup>17</sup> ; cf. Illustration 1).



*Illustration 1 : Distribution des heures de conduite effectuées avec un moniteur (fréquences relatives avec valeurs moyennes et médianes<sup>18</sup>) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, 2025)*

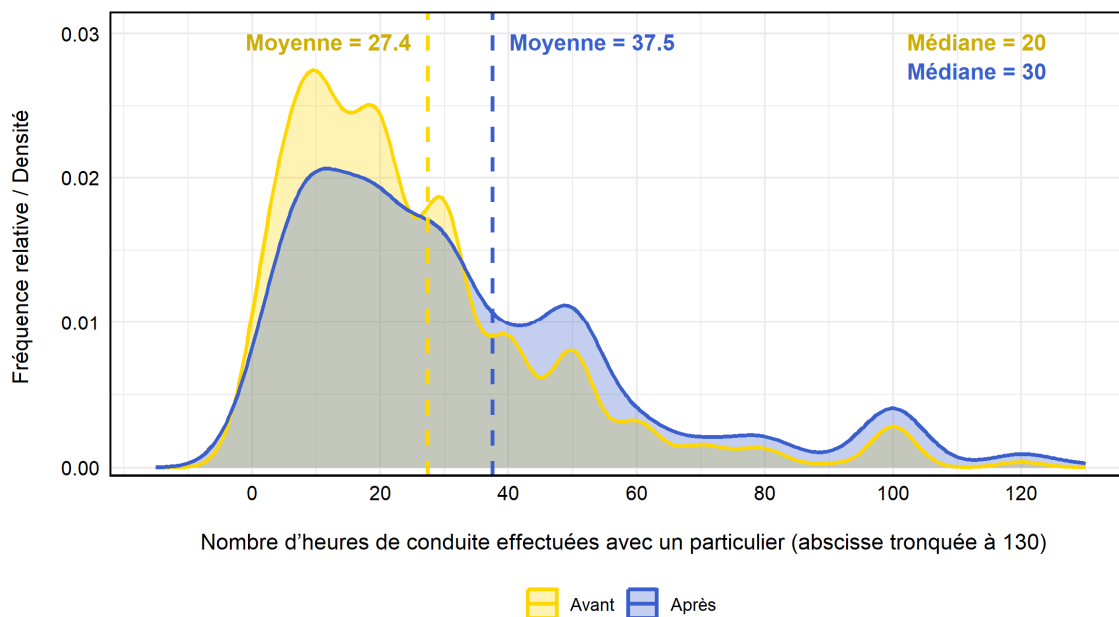
Le nombre d'heures de conduite accompagnée effectuées avec un particulier a augmenté de manière statistiquement significative depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation ; avec une moyenne de 37,5 h (cf. Illustration 2), la progression par rapport aux chiffres enregistrés avant l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions a atteint environ 10 h ou 36,9 %.

Une analyse de la variation des heures de conduite à la lumière d'autres facteurs d'influence (sexe, région linguistique, situation professionnelle, motif de la nécessité d'obtenir le permis de conduire, niveau de formation) indique que les heures de conduite effectuées avec un moniteur ont reculé de 1,4 h ou 6,6 %, tandis que celles réalisées avec un particulier ont augmenté de 10,3 heures ou 37,5 %. Il est possible d'en conclure que la nouvelle réglementation se traduit globalement par l'acquisition d'une expérience de la conduite accrue durant la phase d'apprentissage.

La majorité des personnes interrogées ont réparti régulièrement leurs heures de conduite accompagnée (par un moniteur ou par un particulier) sur l'ensemble de la phase d'apprentissage. Toutefois, la part de celles qui les ont plutôt effectuées à l'approche de la fin de cette dernière a augmenté depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

<sup>17</sup> La diminution paraît légère si l'on considère la moyenne de 1,7 h. Cela résulte du fait qu'un petit nombre de personnes ont effectué un nombre très élevé d'heures de conduite. Si l'on considère en revanche la valeur médiane, il apparaît clairement que, pour la majorité des personnes interrogées, la baisse du nombre d'heures de conduite effectuées avec un moniteur est nettement plus importante (la médiane passe de 20 à 16 h).

<sup>18</sup> Pour la valeur médiane, les heures de conduite sont classées par ordre de grandeur ; la valeur centrale correspond à la médiane. À la différence de la valeur moyenne, la valeur médiane est moins influencée par les valeurs très élevées et très basses.



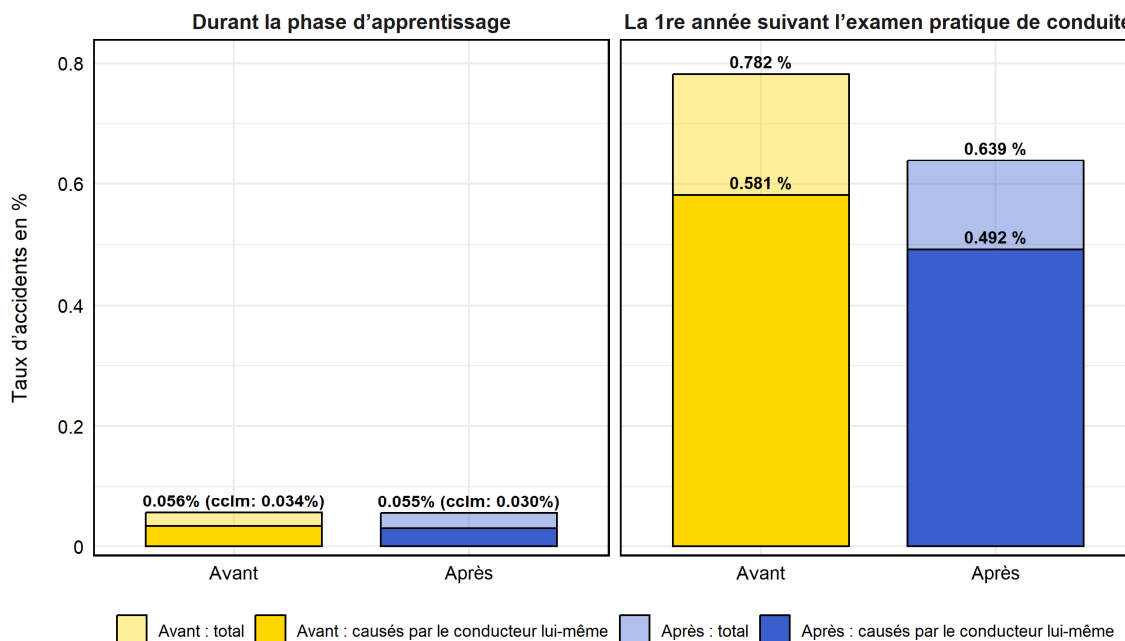
*Illustration 2 : Distribution des heures de conduite accompagnée effectuées avec un particulier (fréquences relatives avec valeurs moyennes et médianes) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, 2025)*

L'évaluation du **comportement de conduite après l'examen pratique** montre que l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation n'a pas entraîné de différence statistiquement observable dans le style de conduite. Ce sont d'autres facteurs, tels que l'âge (style de conduite moins sûr chez les personnes interrogées relativement jeunes), le genre (style de conduite moins sûr chez les personnes interrogées de sexe masculin) ou la fréquence de conduite, qui ont une influence significative sur le style de conduite. Il apparaît en outre que la conscience des risques chez les personnes interrogées est légèrement plus faible depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Certes significatif, cet effet est cependant faible. Pour la conscience des risques aussi, les autres facteurs d'influence sont, entre autres, l'âge (conscience des risques moindre chez les personnes interrogées relativement jeunes) et le genre (conscience des risques moindre chez les personnes interrogées de sexe masculin). Les réponses du groupe cible au questionnaire en ligne ne peuvent probablement permettre qu'une évaluation approximative du style de conduite et de la conscience des risques, car s'il est certes tenu compte de facteurs d'influence importants, tous les facteurs d'influence ne sont pas pour autant considérés. De plus, la désirabilité sociale (qui consiste à donner des réponses socialement acceptables) pourrait aussi avoir influencé le comportement de réponse. On considère cependant que les éventuelles distorsions ont eu les mêmes effets aux deux périodes de l'enquête et que les résultats restent donc variables aux fins de l'évaluation de la nouvelle réglementation.

La part des personnes interrogées au moyen du **questionnaire en ligne** ayant été impliquées dans au moins un **événement dangereux** (situation critique, quasi-accident ou accident) après l'examen pratique de conduite est restée à un niveau comparable d'environ 40 % avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation ; aucune différence ne peut être décelée sur le plan statistique. De même, la part des personnes interrogées ayant causé elles-mêmes un événement dangereux après l'examen pratique de conduite est restée à un niveau similaire de près de 12 % avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Là encore, aucune différence n'est observable statistiquement.

Les résultats de l'analyse des **données de la police sur les accidents de la route** réalisée par l'OFROU montrent que le **taux d'accidents** dans le groupe cible (nombre d'accidents avec dommages

corporels impliquant des personnes du groupe cible pondéré par le nombre de personnes formant ce dernier) durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique a diminué de manière significative depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (recul d'environ 18 % ; cf. Illustration 3, à droite).



*Illustration 3 : Taux d'accidents durant la phase d'apprentissage (à gauche) et durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite (à droite) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, au total et pour les accidents avec dommages corporels causés par le conducteur lui-même (cclm ; source : OFROU, 2025)*

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, le taux d'accidents est significativement plus bas (d'environ 15 %) également pour les accidents avec dommages corporels causés par les personnes du groupe cible elles-mêmes. Ces résultats permettent de conclure à un effet positif des nouvelles dispositions sur la sécurité routière.

Pour le groupe témoin au contraire, l'analyse ne met en lumière aucune différence significative en matière d'accidents entre la période précédant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et la période ultérieure. Cela signifie que le recul du taux d'accidents dans le groupe cible n'est pas dû à des tendances générales en la matière.

#### **4.3.2 Incidences sur la sécurité routière durant la phase d'apprentissage**

La question était de déterminer les éventuelles influences de la nouvelle réglementation sur l'implication du groupe cible dans des événements dangereux (situations critiques, quasi-accidents et accidents) durant la phase d'apprentissage.

Les réponses du groupe cible au questionnaire en ligne, les données de la police sur les accidents de la route ainsi que des données de l'OFROU sur les permis de conduire ont constitué la base de données nécessaire à cet effet. La méthode d'analyse utilisée correspond à celle décrite au chapitre 4.3.1 pour l'implication dans des événements dangereux, à la différence près que les données ont été analysées pour la période de la phase d'apprentissage.

La part des personnes interrogées en ligne ayant été impliquées dans au moins un événement dangereux (situation critique, quasi-accident ou accident) durant la phase d'apprentissage est d'environ 37 % avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et 38 % après, et n'a donc pratiquement pas varié. Aucune différence n'est observable sur le plan statistique. De même, la part des personnes interrogées ayant causé elles-mêmes un événement dangereux durant la phase d'apprentissage n'a pratiquement pas varié non plus, atteignant presque 12 % avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et 11 % après. Une nouvelle fois, aucune différence ne peut être démontrée statistiquement.

Les résultats de l'analyse des données de la police sur les accidents de la route réalisée par l'OFROU amènent à la même conclusion. Le taux d'accidents (nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des personnes du groupe cible pondéré par le nombre de personnes formant ce groupe) durant la phase d'apprentissage est resté au même niveau d'environ 0,06 % avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Aucune différence n'est donc statistiquement observable (cf. Illustration 3, à gauche). Les taux d'accidents avec dommages corporels causés par les personnes du groupe cible elles-mêmes sont aussi restés stables, avec 0,03 % environ ; là encore, il n'y a pas de différence statistiquement observable. Ces résultats s'appliquent également aux taux d'accidents du groupe témoin.

Ainsi, aucun effet positif ou négatif de la nouvelle réglementation sur l'implication du groupe cible dans des événements dangereux durant la phase d'apprentissage n'a pu être démontré.

#### **4.3.3 Incidences sur la répartition par âge et le volume de trafic**

La nouvelle réglementation a aussi été évaluée afin de déterminer, d'une part, si l'abaissement à 17 ans de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme a entraîné des changements significatifs de l'âge du début de la formation à la conduite et, d'autre part, si la nouvelle réglementation s'est globalement traduite par une augmentation du volume de trafic. La nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage pourrait entraîner une telle augmentation en raison non seulement de l'abaissement à 17 ans de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme (les jeunes conduisent plus tôt), mais aussi de l'augmentation du nombre de courses accompagnées à la suite de l'introduction de la durée minimale d'un an pour la phase d'apprentissage (mise à profit pour effectuer davantage de courses).

L'évaluation des effets ci-dessus repose, d'une part, sur les données de l'OFROU sur les permis de conduire (notamment les permis d'élève conducteur) pour les années 2018 à 2020 (avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation) et 2022 à 2024 (après son entrée en vigueur) et, d'autre part, sur les réponses du groupe cible au questionnaire en ligne (cf. aussi chapitre 4.3.1). Pour apprécier les éventuels changements de l'âge du début de la formation à la conduite, on a comparé le nombre de personnes ayant obtenu un permis d'élève conducteur par âge, respectivement avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. L'évaluation de l'éventuelle augmentation du volume du trafic imputable à la phase d'apprentissage d'au moins un an repose quant à elle sur une comparaison du nombre d'heures de conduite accompagnée effectuées durant cette phase avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Les résultats montrent que la répartition des candidats au permis de conduire selon leur âge au moment de l'obtention du permis d'élève conducteur est restée à peu près la même avec l'abaissement à 17 ans de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme, avec toutefois un glissement de plus ou moins un an vers l'âge inférieur (cf. Illustration 4 ). Les candidats au permis de conduire commencent donc leur formation à la conduite plus tôt. En conséquence, l'abaissement à 17 ans de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme a entraîné une augmentation du volume de trafic.

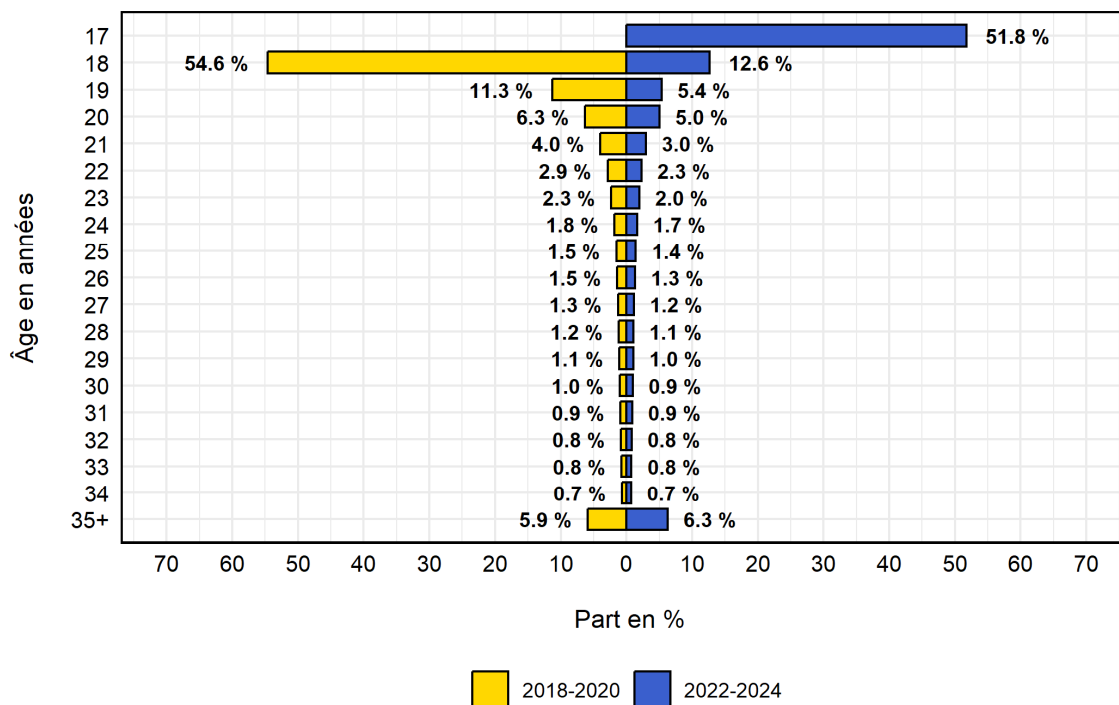


Illustration 4 : Répartition, en pour-cent, des candidats au permis de conduire selon leur âge au moment de l'obtention du permis d'élève conducteur pour les années 2018 à 2020 (avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation) et 2022 à 2024 (après celle-ci) ; regroupement des âges à partir de 35 ans (source : OFROU, 2025)

Il ressort du questionnaire en ligne que les personnes interrogées ont effectué en moyenne un nombre plus élevé d'heures de conduite après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (en raison d'une nette augmentation des heures de conduite réalisées avec un particulier). La phase d'apprentissage plus longue est donc mise à profit pour effectuer davantage de courses d'apprentissage. La majorité des heures de conduite effectuées avec un particulier l'ont été exclusivement pour permettre au conducteur de s'exercer et ont donc entraîné une augmentation du trafic, puisque ces courses n'auraient sinon pas eu lieu.

Ainsi, le fait que les candidats au permis de conduire commencent à conduire plus tôt et effectuent davantage d'heures de conduite durant la phase d'apprentissage entraîne une augmentation du trafic. Toutefois, cette dernière est vraisemblablement marginale par rapport au volume total du trafic<sup>19</sup>.

#### 4.3.4 Incidences sur le taux de réussite à l'examen pratique de conduite

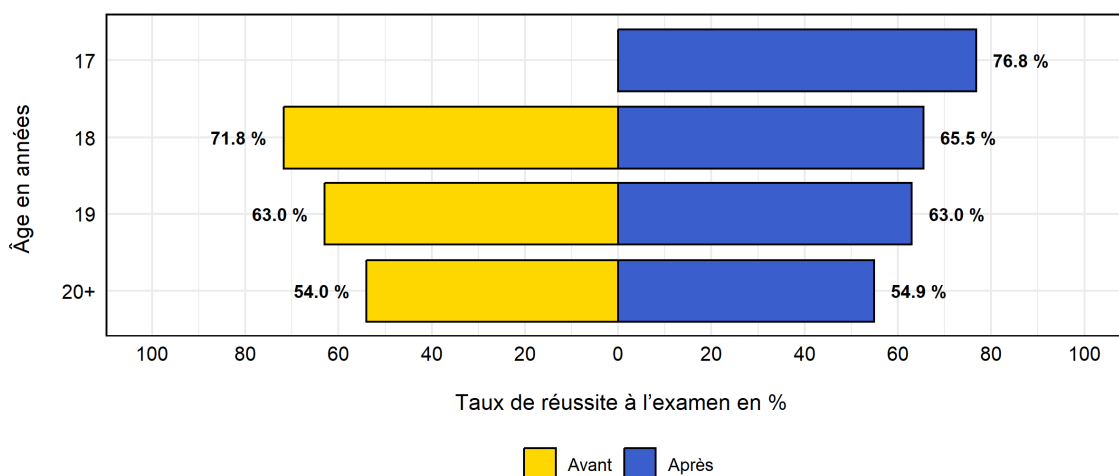
La nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage a aussi été évaluée afin de déterminer si le taux de réussite à l'examen de conduite diffère de manière significative entre les personnes ayant obtenu leur permis d'élève conducteur à 17 ans et celles des autres groupes d'âge.

L'évaluation de l'effet en question repose à la fois sur des données des services cantonaux des automobiles relatives à la réussite de l'examen pratique de conduite et sur des données de l'OFROU concernant les permis d'élève conducteur, le tout pour la période courant de 2018 à 2024. L'effet de la

<sup>19</sup> La part des élèves conducteurs âgés de 17 ans dans l'ensemble des titulaires d'un permis de la catégorie B n'est que de 0,5 % environ. De plus, les distances parcourues par les élèves conducteurs de 17 ans sont probablement inférieures à celles des personnes plus âgées titulaires d'un permis de conduire définitif.

nouvelle réglementation a été mesuré d'après la réussite de l'examen pratique de conduite à la première tentative, selon l'âge au moment de l'obtention du permis d'élève conducteur et la durée de la phase d'apprentissage.

Les résultats montrent que, dans le groupe cible, le taux de réussite à l'examen pratique de conduite à la première tentative est légèrement supérieur après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (près de 68 %) qu'avant celle-ci (près de 66 %). En outre, les personnes qui ont obtenu leur permis d'élève conducteur à l'âge de 17 ans après l'introduction des nouvelles dispositions présentent un taux de réussite supérieur à la moyenne (76,8 % ; cf. Illustration 5 pour le taux de réussite en fonction de l'âge). Enfin, le taux de réussite des personnes ayant obtenu leur permis d'élève conducteur à l'âge de 18 ans a reculé depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (comparé à celui des jeunes du même âge avant ladite entrée en vigueur). Cela s'explique néanmoins par l'anticipation à 17 ans de l'âge du début de la formation.

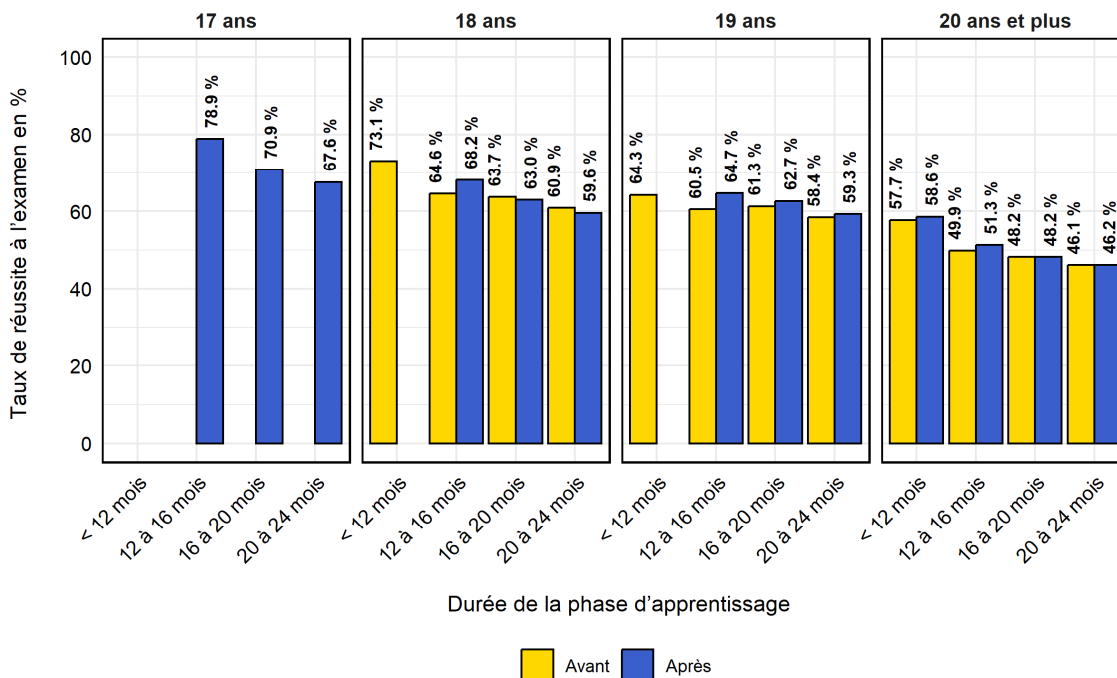


*Illustration 5 : Taux de réussite à l'examen pratique de conduite en fonction de l'âge auquel le permis d'élève conducteur a été obtenu, avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, services cantonaux des automobiles, 2025)*

Il apparaît que dans la grande majorité des cas, le permis d'élève conducteur est obtenu à l'âge minimal prescrit (c'est-à-dire 18 ans avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et 17 ans après celle-ci). En abaissant à 17 ans l'âge minimal requis pour la conduite de voitures de tourisme, la nouvelle réglementation a donc conduit à ce que la majorité des candidats au permis de conduire obtiennent leur permis d'élève conducteur plus tôt. Cette obtention plus précoce du permis d'élève conducteur s'accompagne d'un taux de réussite plus élevé à l'examen pratique de conduite. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les candidats au permis de conduire relativement jeunes sont plus motivés et ambitionnent davantage de devenir rapidement autonomes dans leur mobilité ; certains dépendent en outre peut-être déjà de l'utilisation d'une voiture. Enfin, les candidats plus jeunes sont probablement plus habitués à apprendre et à passer des examens que les candidats plus âgés, car leurs études ou formation professionnelle remontent à moins longtemps.

Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, une nette majorité des candidats au permis de conduire obtenaient leur permis d'élève conducteur dès que possible (c'est-à-dire à l'âge de 18 ans) et la phase d'apprentissage durait moins d'un an. La plupart réussissaient l'examen pratique de conduite à la première tentative. De tous les jeunes âgés de 18 ans qui se présentaient pour la première fois à l'examen pratique dans les douze mois suivant l'obtention de leur permis d'élève conducteur, environ 73 % le réussissaient (cf. Illustration 6).

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les personnes qui obtiennent leur permis d'élève conducteur à l'âge de 17 ans et doivent suivre une phase d'apprentissage d'au moins un an forment le groupe le plus important et dont le taux de réussite à l'examen pratique de conduite est le plus élevé. En effet, la majorité d'entre elles réussissent cet examen à la première tentative dans les quatre mois suivant la fin de la phase d'apprentissage obligatoire d'une année au moins (phase d'apprentissage de douze à seize mois). De tous les jeunes ayant obtenu leur permis d'élève conducteur à l'âge de 17 ans qui se présentent pour la première fois à l'examen pratique de conduite dans les seize mois, près de 79 % le réussissent. Leur taux de réussite est d'ailleurs supérieur à celui des jeunes de 18 ans avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.



*Illustration 6 : Taux de réussite à l'examen pratique de conduite en fonction de l'âge auquel le permis d'élève conducteur a été obtenu et de la durée de la phase d'apprentissage, avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (source : OFROU, services cantonaux des automobiles, 2025)*

Il apparaît que le taux de réussite à l'examen pratique tend à diminuer avec l'allongement de la phase d'apprentissage, d'une part, et l'augmentation de l'âge, d'autre part. Ce constat vaut aussi bien avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation qu'après celle-ci.

#### 4.3.5 Incidences sur le nombre de mesures administratives

La nouvelle réglementation a été évaluée sous l'angle de son influence sur le nombre de mesures administratives définies (à savoir les avertissements et les retraits de permis<sup>20</sup>) prononcées à l'encontre de personnes du groupe cible. A été prise en considération à cette fin la part des personnes du groupe cible ayant reçu un avertissement ou fait l'objet d'un retrait de permis durant la phase d'apprentissage

<sup>20</sup> Un avertissement est une mesure sanctionnant l'auteur d'une infraction légère si, au cours des deux années précédentes, aucune autre mesure administrative n'a été prononcée à son encontre. En cas d'infraction (moyennement) grave ou d'infraction légère répétée, le permis est retiré. Un retrait de permis entraîne l'interdiction de conduire des véhicules des catégories concernées par le retrait pendant toute la durée de la mesure.

ou la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite. Les avertissements et retraits de permis ont été examinés dans leur totalité ainsi qu'en se limitant à ceux prononcés à la suite d'erreurs de conduite<sup>21</sup>.

L'appréciation de l'effet en question repose sur les données de l'OFROU relatives au permis de conduire et aux mesures administratives concernant les personnes du groupe cible qui ont obtenu leur permis d'élève conducteur dans les années 2019 à 2022. Les avertissements et les retraits de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire à l'essai prononcés dans les années 2019 à 2022 (groupe cible avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation) et 2021 à 2024 (groupe cible après l'entrée en vigueur) ont été considérés. Les mesures administratives concernant le groupe cible avant l'entrée en vigueur ont été comparées à celles concernant le groupe cible après l'entrée en vigueur et la différence a été analysée à l'aide d'un test de significativité statistique. Afin de tenir compte du fait que le nombre de personnes ayant obtenu un permis d'élève conducteur ou un permis de conduire à l'essai a varié d'une année à l'autre, le nombre de mesures administratives a été comparé au nombre de titulaires d'un permis d'élève conducteur ou d'un permis de conduire à l'essai dans le groupe cible (exposition)<sup>22</sup>. De plus, pour éviter que les effets de tendances générales dans le domaine des mesures administratives, par exemple des changements dans la densité des contrôles, ne soient attribués à tort à la nouvelle réglementation, les résultats du groupe cible ont été comparés à ceux d'un groupe témoin (jeunes âgés de 20 à 22 ans non concernés par la nouvelle réglementation).

Les résultats montrent que la part des personnes du groupe cible ayant fait l'objet d'une mesure administrative durant la phase d'apprentissage a augmenté depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (cf. Illustration 7 et Illustration 8, à gauche). Ces augmentations sont statistiquement significatives pour les retraits (+ 39 %) ainsi que pour les mesures prononcées à la suite d'une erreur de conduite (doublement pour les avertissements, mais pour un nombre très peu élevé et sujet à des fluctuations aléatoires ; + 59 % pour les retraits de permis).

Au contraire, la part des personnes du groupe cible ayant fait l'objet d'une mesure administrative durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite a diminué depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (cf. Illustration 7 et Illustration 8, à droite). Cette baisse est statistiquement significative pour les avertissements et pour les retraits de permis, peu importe que l'on considère le total des mesures (- 27 % et - 22 % respectivement) ou uniquement celles faisant suite à une erreur de conduite (- 25 % et - 21 % respectivement). Dans le groupe témoin, on constate certes également une diminution statistiquement significative, mais uniquement pour les avertissements et non pour les retraits de permis<sup>23</sup>. Cela signifie que depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, le groupe cible fait moins souvent l'objet d'un retrait de permis durant la première année suivant l'examen pratique de conduite.

<sup>21</sup> Les « erreurs de conduite » englobent les motifs ci-après des mesures administratives : inattention, refus de priorité, non-respect des prescriptions en matière de vitesse, non-respect de la signalisation, dépassement interdit, distance insuffisante entre les véhicules et autres erreurs non spécifiées.

<sup>22</sup> Comme le critère idéal de mesure de l'exposition, à savoir le kilométrage parcouru, n'était pas disponible pour la présente évaluation, c'est le nombre de personnes ayant obtenu leur permis d'élève conducteur entre 17 et 19 ans (groupe cible) ou entre 20 et 22 ans (groupe témoin) qui a été utilisé pour s'en rapprocher.

<sup>23</sup> Étant donné qu'une diminution des avertissements est observée aussi bien pour le groupe cible que pour le groupe témoin, qui plus est dans des proportions similaires, cet effet ne peut pas être attribué à la nouvelle réglementation.

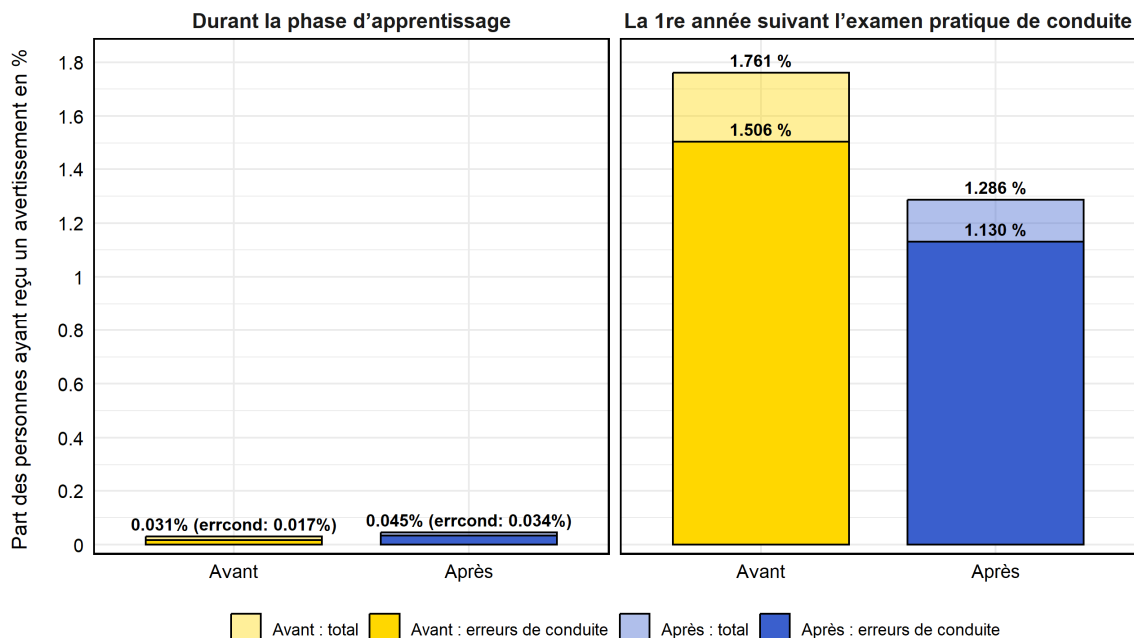


Illustration 7 : Part des personnes ayant reçu un avertissement durant la phase d'apprentissage (à gauche) ou durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite (à droite) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, pour le total des avertissements et pour ceux faisant suite à une erreur de conduite (errcond ; source : OFROU, 2025)

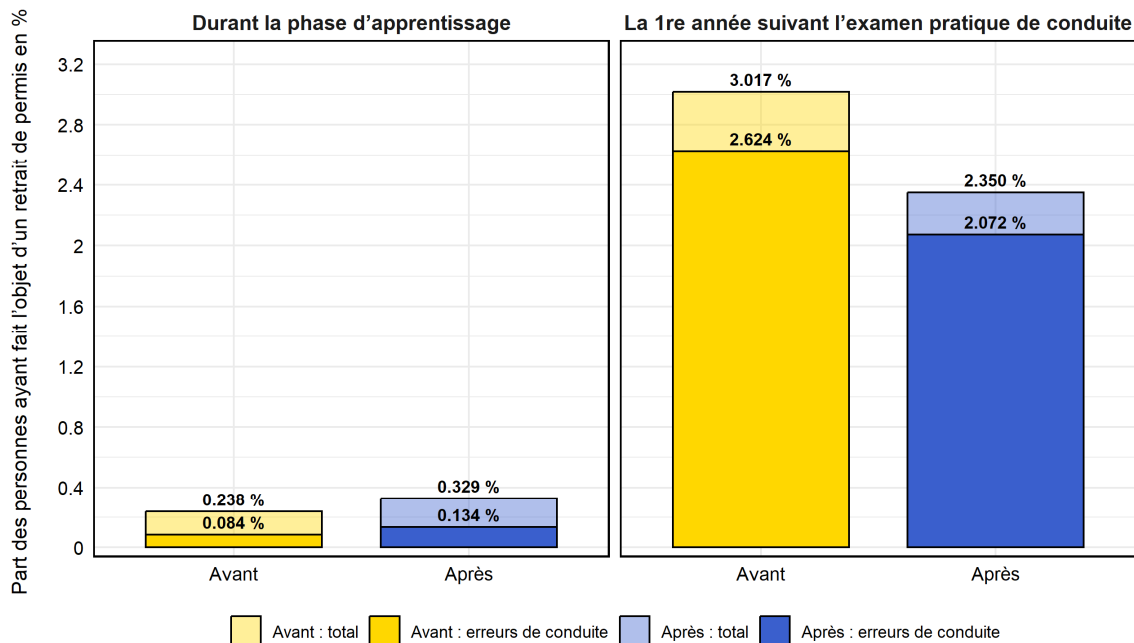


Illustration 8 : Part des personnes ayant fait l'objet d'un retrait de permis durant la phase d'apprentissage (à gauche) ou durant la première année suivant la réussite de l'examen pratique de conduite (à droite) avant et après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, pour le total des retraits et pour ceux faisant suite à une erreur de conduite (source : OFROU, 2025)

## 5 Conclusion

L'évaluation montre que la nouvelle réglementation entraîne l'acquisition d'une plus grande expérience de la conduite par le groupe cible durant la phase d'apprentissage. Les heures de conduite accompagnée effectuées avec un moniteur ont certes quelque peu diminué, mais celles réalisées avec un particulier ont nettement augmenté. Les deux effets sont statistiquement significatifs. Dans la plupart des cas, les heures de conduite sont réparties régulièrement sur toute la durée de la phase d'apprentissage, mais la part des personnes qui effectuent celles-ci en majeure partie à l'approche de la fin de cette dernière a augmenté.

Il est impossible de démontrer statistiquement, sur la base des données provenant du questionnaire en ligne, que la nouvelle réglementation se traduit par une amélioration du comportement de conduite après la formation ad hoc. S'agissant du style de conduite du groupe cible, aucune différence ne peut être observée entre la période précédant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et la période ultérieure. Il apparaît que la conscience des risques a légèrement diminué après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Cet effet est statistiquement significatif, mais faible.

En ce qui concerne l'implication dans au moins un événement dangereux (situation critique, quasi-accident ou accident), les données provenant du questionnaire en ligne ne permettent pas de conclure à un effet résultant de la nouvelle réglementation, ni durant la phase d'apprentissage ni après la fin de la formation à la conduite.

De même, aucune influence significative de la nouvelle réglementation sur le taux d'accidents (nombre d'accidents enregistrés par la police avec dommages corporels impliquant des personnes du groupe cible pondéré par le nombre de personnes formant ce groupe) durant la phase d'apprentissage ne peut être démontrée. Si l'on considère en revanche les accidents durant la première année suivant la fin de la formation à la conduite, on constate qu'il y a eu une diminution significative du taux d'accidents depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (baisses de 18 % pour le total des accidents avec dommages corporels et de 15 % pour ceux causés par les personnes du groupe cible elles-mêmes). La sécurité routière s'est donc très probablement améliorée.

La possibilité de commencer la formation à la conduite dès l'âge de 17 ans est mise à profit. Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, la grande majorité des candidats au permis de conduire commençaient leur formation à la conduite à l'âge de 18 ans ; depuis, la plupart d'entre eux la commencent à 17 ans (avancement d'environ un an de l'âge du début de la formation). Les jeunes conduisent donc plus tôt, ce qui entraîne une augmentation du trafic. De plus, ils effectuent bien plus des heures de conduite accompagnée avec un particulier. Comme la plupart de ces heures de conduite sont réalisées dans le seul but de permettre au conducteur de s'exercer, elles entraînent également une augmentation du trafic (elles n'auraient pas eu lieu autrement). Ainsi, tant l'abaissement à 17 ans de l'âge minimal requis pour conduire des voitures de tourisme que la phase d'apprentissage d'au moins un an ont pour effet d'augmenter le trafic. Toutefois, cette augmentation est probablement minime par rapport au volume total du trafic.

Le taux de réussite à l'examen pratique de conduite tend à être plus élevé chez les personnes qui obtiennent leur permis d'élève conducteur précocement. Cet effet s'observe aussi bien avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation qu'après celle-ci. En effet, les personnes ayant obtenu, après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, leur permis d'élève conducteur à 17 ans présentent un taux de réussite supérieur à la moyenne. On observe en outre que le taux de réussite à l'examen tend à diminuer avec l'allongement de la phase d'apprentissage (de l'obtention du permis d'élève conducteur à l'examen pratique de conduite). Autrement dit, les personnes qui se présentent à l'examen pratique après une phase d'apprentissage relativement courte le réussissent davantage que celles qui passent par une plus longue phase d'apprentissage (le permis d'élève conducteur est valable 24

mois). Cet effet s'observe aussi bien avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation qu'après celle-ci.

En ce qui concerne les mesures administratives, il apparaît que la part des personnes du groupe cible qui ont fait l'objet d'un retrait de permis durant la phase d'apprentissage a augmenté depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Cette augmentation est statistiquement significative. Au contraire, la part des personnes du groupe cible titulaires d'un permis de conduire à l'essai ayant fait l'objet d'un retrait de permis durant la première année suivant l'examen pratique a considérablement diminué. Ces deux effets s'observent aussi bien pour le total des retraits de permis que pour ceux faisant suite à une erreur de conduite.

## 6 Bibliographie

Goualc'h Gérard (2008). Statistiques sur l'AAC : impact de l'apprentissage anticipé de la conduite sur la sinistralité des jeunes conducteurs.

Gregersen Nils Petter et Anders Nyberg (2000). *Novice drivers crash risk before and after the age limit for driver training in Norway was lowered from 17 to 16 years*, in : *BASIC driver training : new models*, p. 125.

Gregersen Nils Petter et Anders Nyberg (2003). *Evaluation of the 16-year age limit for driver training in Sweden*, in : *BASIC driver training : new models*, p. 120.

OFROU (2026). Évaluation de la nouvelle réglementation de la phase d'apprentissage dans le cadre de la formation à la conduite, rapport technique, Berne.

Schade Franz-Dieter et Hans-Jürgen Heinzmann (2011). *Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17, Summative Evaluation*, BAST-Heft M 218, ISBN 978-3-86918-153-0.

Winkelbauer Martin, Michael Smuc, Rainer Christ et Kurt Vavryn (2003). *Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B - Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit*, Kuratorium für Schutz und Sicherheit, Vienne.