

Bienvenue au colloque «d'échange de savoir et d'expériences»

Questions actuelles autour de la formation et de la
formation continue dans le monde des bus

26 août 2026, 09h20 bis 15h50
Centre de congrès Kreuz, Berne

Bienvenue au colloque «d'échange de savoir et d'expériences»

Questions actuelles autour de la formation et de la
formation continue dans le monde des bus



Animation

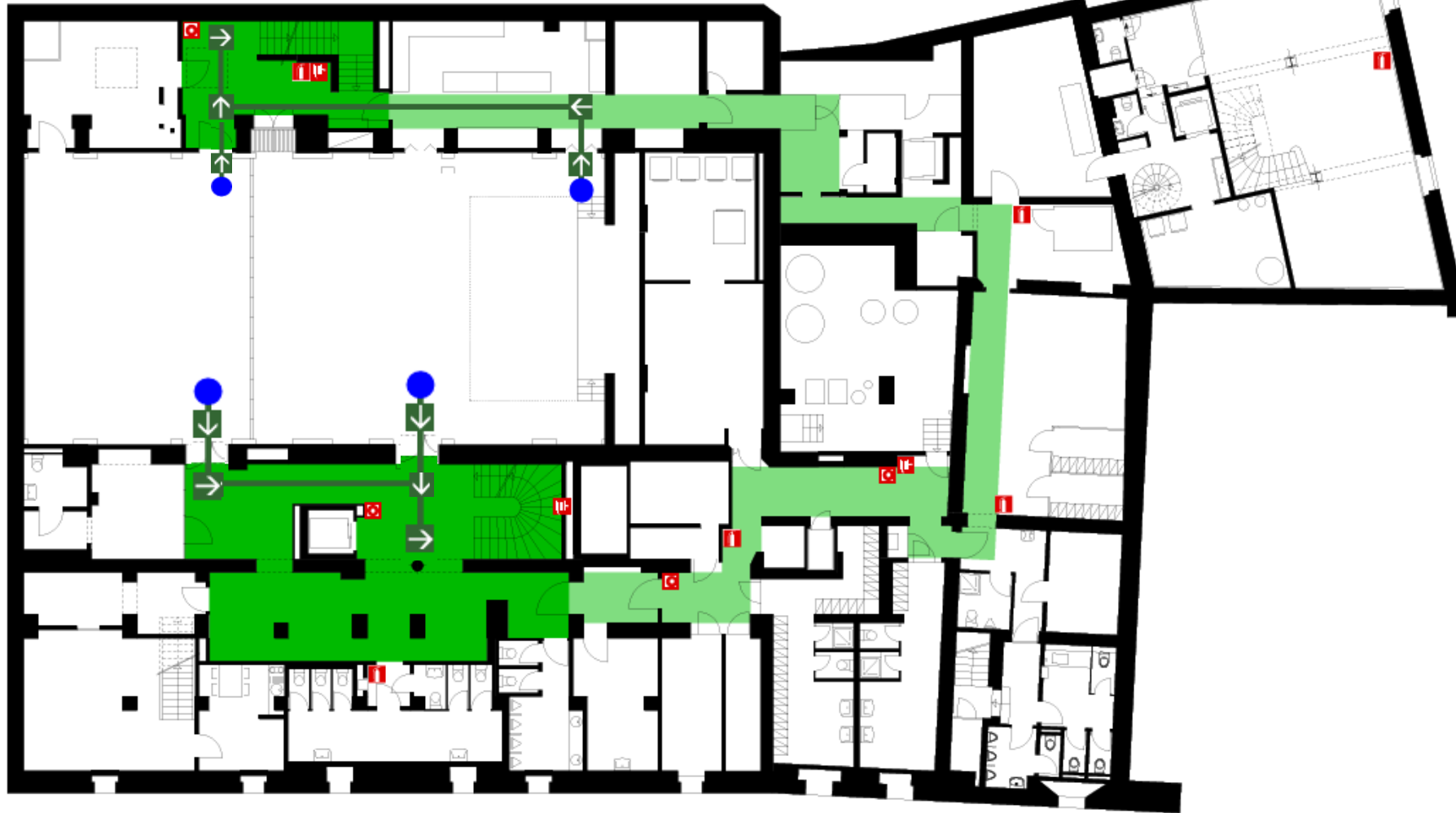
Walter Ulrich (ZVB)

Programme

Dès 8h40	Café et croissants		
9h20	Ouverture du colloque Walter Ulrich, président du GT Formation et formation continue Bus		
9h25	Mot de bienvenue Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP		
9h45	Informations du service de coordination Andreas Zemp, UTP		
10h00	Repenser les modèles de formation, apprendre en période de mutation Widar von Arx, HSLU		
10h30	Pause		
11h00	Petits exposés sur de bonnes pratiques • Modèle de tram des VBZ en coopération avec la ZHAW • Système de gestion des formations des tpf • Modèle OACP du Tessin • Autorisation d'intervenants pour des cours OACP • Prestataire de formation pour moniteurs de conduite de la cat. D • Chiètres: enseignements pour notre sécurité		
		13h15	Expériences avec AmiGo (véhicules autonomes) comme complément aux transports publics Marc Rüder, Swiss Post Move
		13h45	Breakout sessions, 1^{re} partie
		14h35	Pause
		14h50	Breakout sessions, 2^e partie
		15h35	Évaluation des breakout sessions Responsables des breakout sessions
		15h45	Bilan du colloque et perspectives Walter Ulrich, président du GT Formation et formation continue Bus
		15h50	Verre de l'amitié



KREUZ BERN



Flucht- und Rettungsplan

Saal 5 Hodler

KREUZ BERN

Standort Lieu Luogo Your position Handalarmtaster Bouton d'alarme Manuale d'allarme Fire alarm button	Handfeuerlöscher Extincteur portatif Estintore portatile Portable fire extinguisher Wasserlöschposten Poste incendie Posto d'incendio Extinguishing water station	Fluchtweg Direction de la voie d'évacuation Via di fuga Escape route Sammelplatz Lieu de rassemblement Punto d'incontro Gathering place	Fluchtkorridore Fluchttreppen	Die Alarmierung erfolgt über das Telefon Sammelplatz Lieu de rassemblement Punto d'incontro Gathering place	
---	---	---	---	---	--

The background of the slide is a repeating pattern of squares in two shades of blue, arranged in a staggered grid. The squares are tilted at a slight angle.

Ueli Stückelberger

Directeur de l'UTP

Colloque d'échange de savoir et d'expériences Bus

«Out of the box...»

Bern, 26 août 2026

Ueli Stückelberger
Directeur de l'UTP

**Merci pour votre grand
engagement**

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

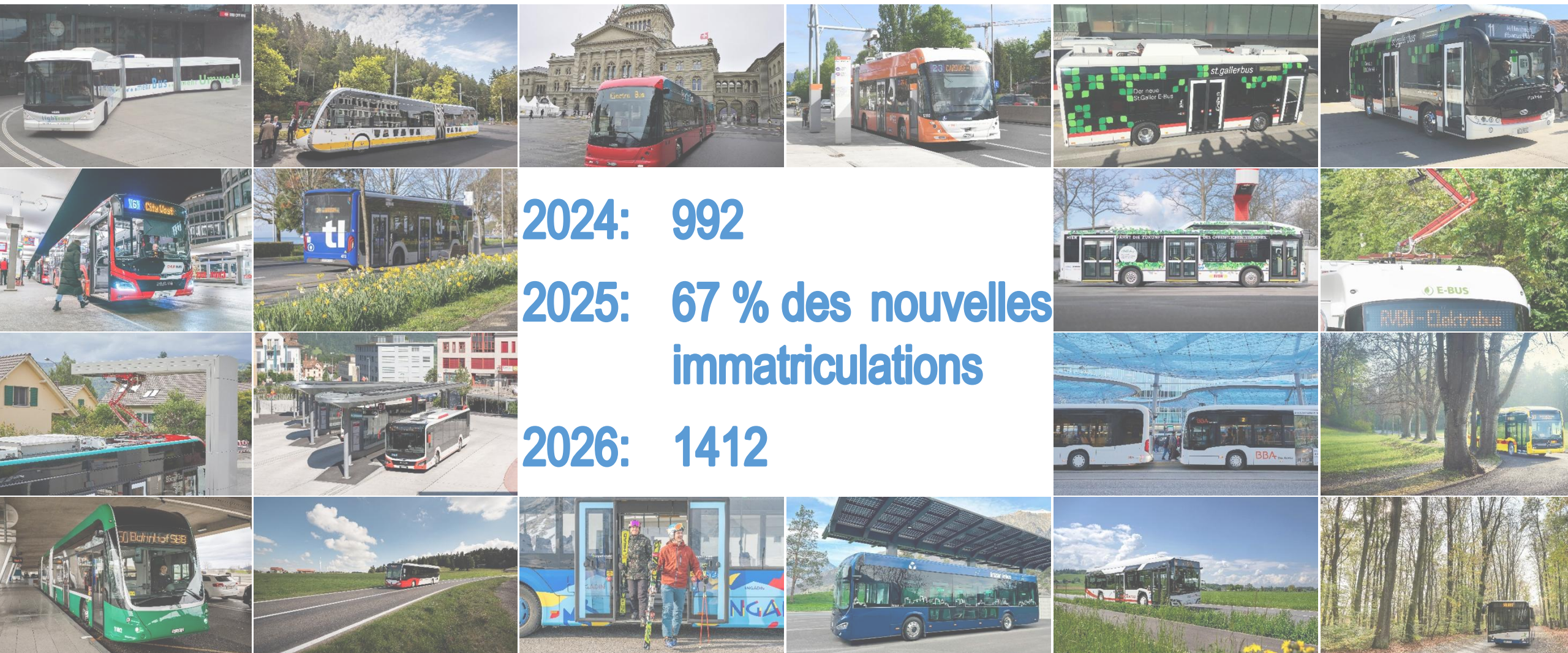


Objectifs de l'UTP

~~CO₂~~

PART MODALE

Mobilité sans émissions de CO₂: le nombre de bus électriques monte en flèche



2024: 992

2025: 67 % des nouvelles immatriculations

2026: 1412

Transports '45: votation populaire en 2028



- Transports '45 **n'est pas** une votation qui concerne uniquement le domaine ferroviaire
- C'est plutôt un **plébiscite pour ou contre le développement continu des transports publics** / le reflet de l'«attachement» de la population aux transports publics
- **Objectif de l'UTP**: une part de OUI le plus élevée possible
 - Tous les cantons
 - Majorité des 2/3 des votants
- Avec une part élevée de oui, il sera plus facile d'**obtenir la majorité** aussi dans d'autres projets concernant les transports publics.

Sujets



- Position de l'UTP sur les transports à la demande et sur la **conduite autonome** / lien avec la «pénurie de personnel qualifié»
- Dilemme «**pression des coûts**» vs suffisamment de moyens pour la **formation et la formation continue**
- **Décalage** entre les offres des **entreprises de transport** et les attentes des **commanditaires**
- «**Out of the box**»: quelques réflexions personnelles

Position de l'UTP sur les transports à la demande et sur la conduite autonome



- **La priorité** restera à l'avenir:
 - une offre fondée sur l'horaire
 - des bus conduits par des chauffeurs/chauffeuses
- **Transport à la demande / conduite autonome**
 - Un domaine de niche, mais avec du potentiel
 - L'utilité pour la clientèle doit être au premier plan
 - En complément aux courses fondées sur l'horaire et non en concurrence avec elles
- **L'UTP est membre de la SAAM**
 - Groupe de travail interne à l'UTP sur la conduite autonome
- **Lien avec la «pénurie de personnel qualifié»**
 - aucun

Dilemme «pression des coûts» vs suffisamment de moyens pour la formation et la formation continue



- Le dilemme existe
- À mon avis, économiser sur la formation et la formation continue n'est ni judicieux ni efficace
- **Mais:** les transports publics dans leur ensemble sont exhortés à gérer les ressources publiques de manière efficiente

Décalage entre les offres des entreprises de transport et les attentes des commanditaires



- La pression des coûts des pouvoirs publics est perceptible
- Toutefois, elle varie d'un canton à l'autre
- Confédération: le Parlement est bienveillant envers les transports publics (aussi dans le budget)
- Question (rhétorique) sur les offres: l'œuf ou la poule, qui était là en premier?

«Out of the box»: quelques réflexions personnelles





Andreas Zemp

Responsable du service de
coordination Nouveaux modes
d'entraînement des bus de TP,
UTP



Service de coordination pour le passage des bus à de nouveaux modes d'entraînement

26 août 2026, Berne

Andreas Zemp

Le passage des bus diesel aux bus électriques avance à grands pas

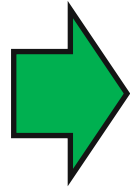


Photo: RBS

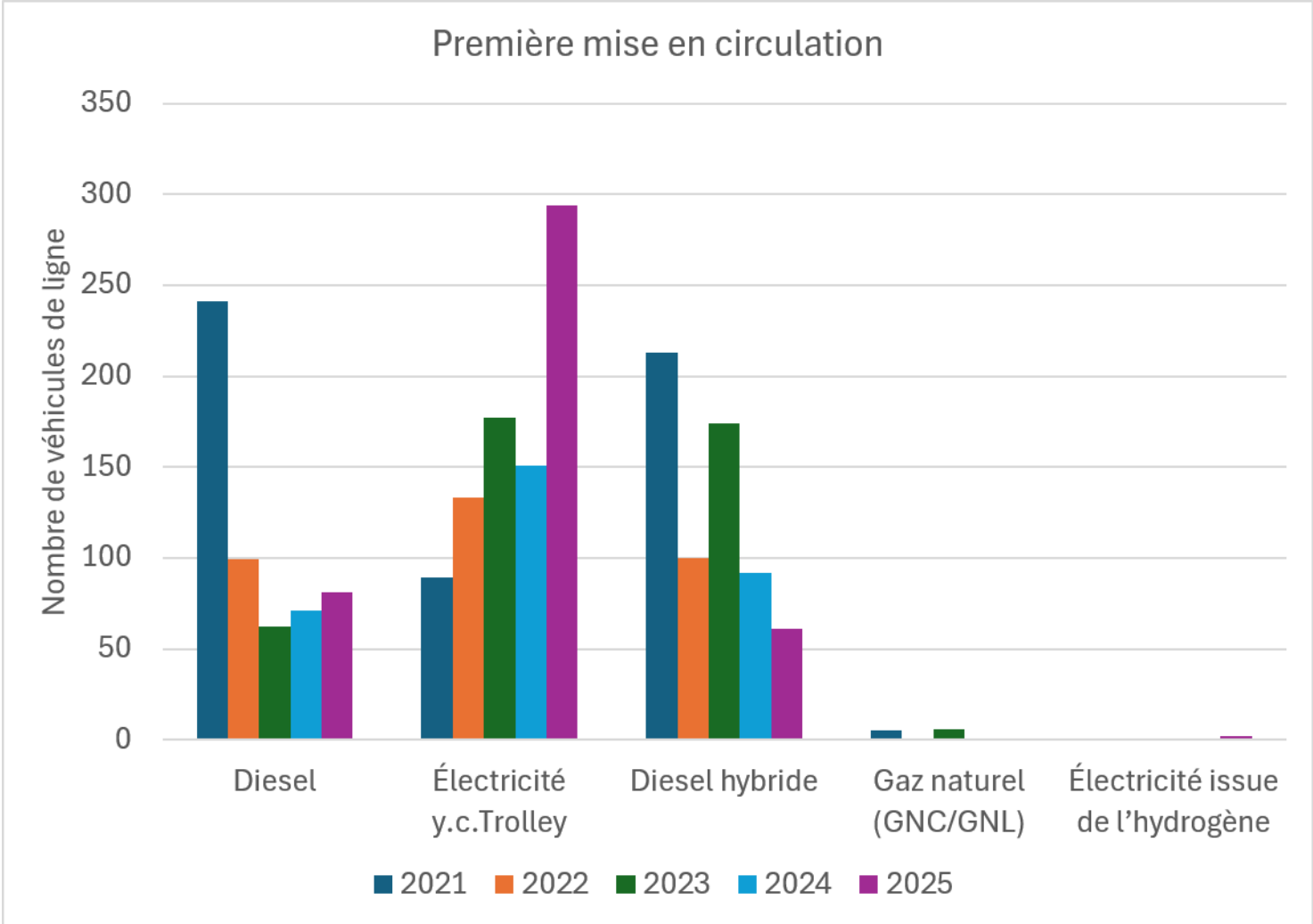


Photo: RVBW

Avancée de la transition

	2024		2025	
Parc total de véhicules déclarés	7'051		7'399	
Part électrique	1'098	15%	1'412	19%
Source OFT: 1.4.2026				

Tendance de la transition



67 % des nouveaux véhicules mis en circulation en 2025 étaient des bus électriques.

Première mise en circulation de nouveaux véhicules par type d'entraînement et année, source: OFT, 1^{er} avril 2026

Le passage à d'autres entraînements est encouragé

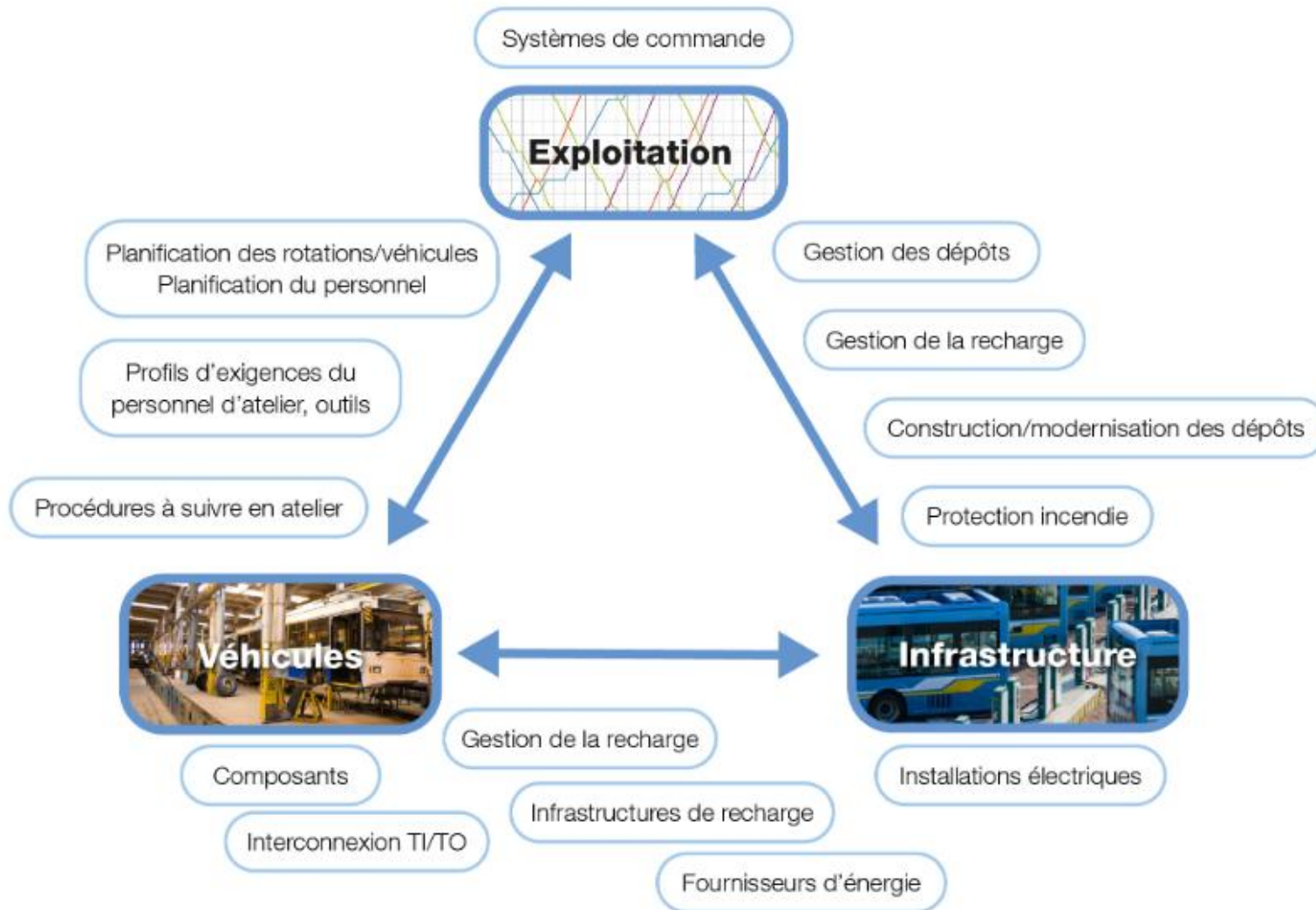


Photo: VBL, Lucerne

L'OFT encourage les propulsions électriques dans les transports publics

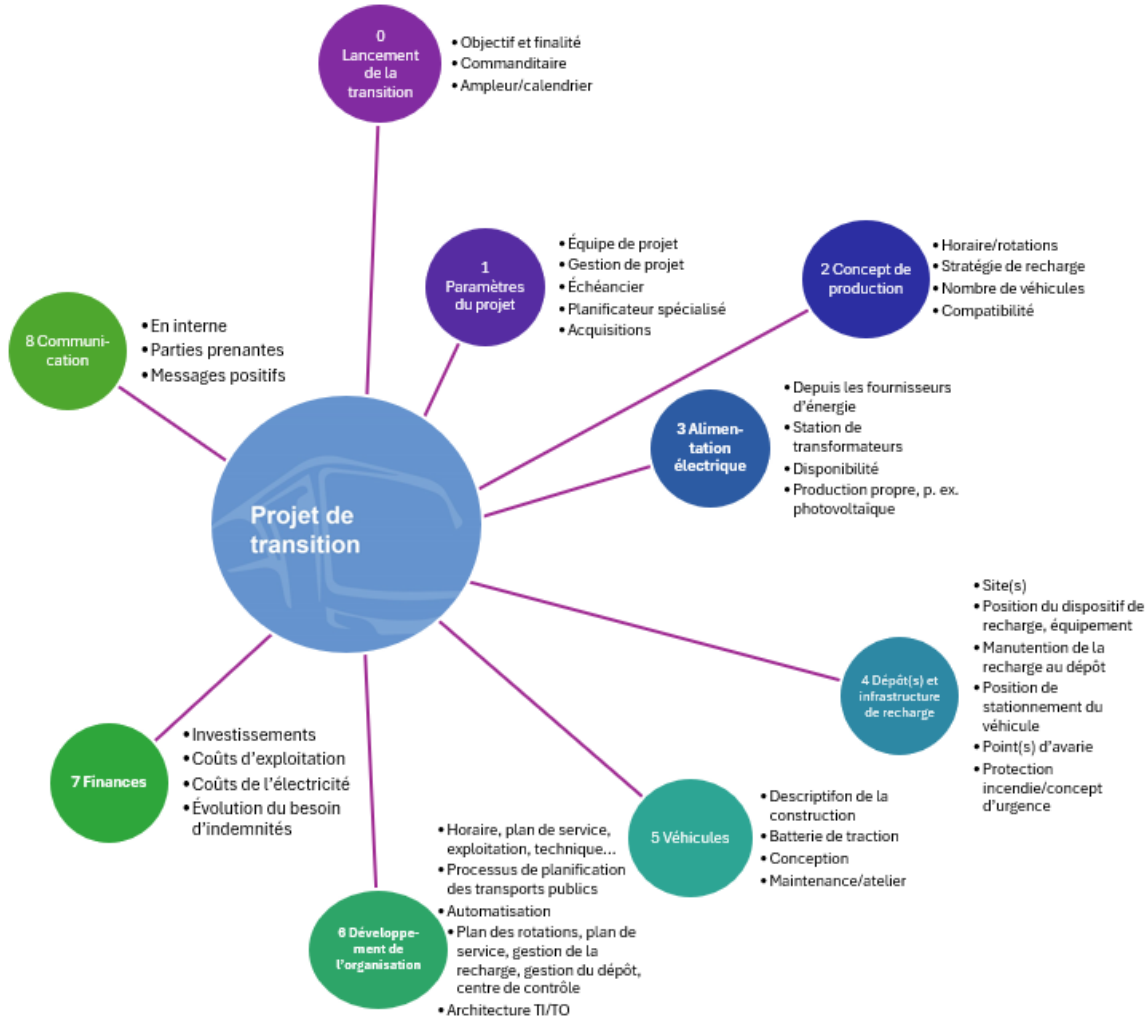
- Les demandes pour l'année 2027 peuvent être déposées [ici](#) jusqu'à la fin octobre 2026.

La mobilité électrique amène de nouvelles exigences



Graphique: UTP

Défis pour la transition, outils d'aide



- Tous les domaines de l'entreprise sont impliqués
- Obtenir un aperçu des aspects liés à la transition, l'utiliser pour la planification de projet, disponible en [téléchargement](#)

0 Lancement du projet
1 Paramètres du projet, y compris modèle de calendrier prévisionnel
2 Concept de production
3 Alimentation électrique
4 Dépôt et infrastructure de recharge
5 Véhicules
6 Développement de l'organisation
7 Finances
8 Communication

Outils d'aide



Photo: UTP

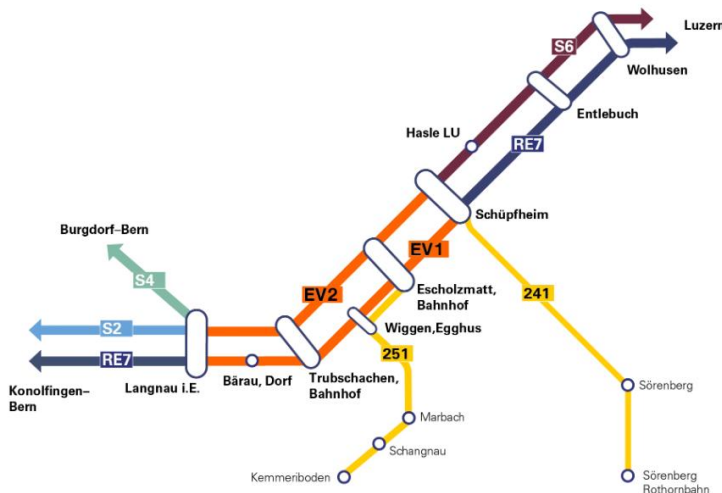
- Étude technologique de l'UTP sur les bus électriques
 - disponible en [téléchargement](#) (en allemand)
- Étude de l'OFT sur les impacts environnementaux et les coûts totaux
 - disponible en [téléchargement](#) (en allemand)
- Guide sur le raccordement de l'infrastructure de recharge puissante aux réseaux de distribution électrique, AES, UTP, ASTAG, Swiss eMobility
 - Prévu pour septembre 2026



En cours



Visualisation: TPF



Visualisation: BLS

- Guide / mesures de bonnes pratiques sur la limitation des risques et la protection incendie dans les dépôts
- Collaboration avec un spécialiste de la protection incendie et un groupe d'accompagnement issu d'entreprises de transport
- Prévu pour novembre 2026
- Étude / rapport sur les services de remplacement ferroviaire avec des bus à batterie
- Collaboration avec un spécialiste d'études et un groupe d'accompagnement issu d'entreprises de bus et de transport ferroviaire
- Prévu pour décembre 2026

Développement organisationnel



Sondage sur la transition

La mobilité électrique fonctionne et est efficace!



Andreas Zemp

Service de coordination pour le passage des bus de transports publics à de nouveaux modes d'entraînement, UTP

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Berne

andreas.zemp@utp.ch

[Service de coordination pour le passage des bus à de nouveaux entraînements - utp.ch](https://www.utp.ch/fr/service-de-coordination-pour-le-passage-des-bus-a-de-nouveaux-entraînements)

Annoncez-vous!



The background of the slide is a repeating pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a staggered grid. The squares are slightly tilted and have rounded corners.

Widar von Arx

Chef du centre de compétences Mobilité, HSLU

Repenser les modèles de formation: enseigner et apprendre dans le contexte de l'IA

Widar von Arx

Manifestation: colloque d'échange d'expériences du GT Formation et formation continue Bus (UTP)

Économie

21 avril 2026

Haute école de Suisse centrale



Rétrospective: l'évolution des aptitudes enseignées

Que devions-nous savoir avant qui est devenu superflu maintenant avec l'IA?

Par le passé, nous enseignions la calligraphie et le calcul mental. Aujourd'hui, nous utilisons des claviers et des calculettes.

Lien avec les transports publics:

autrefois, l'apprentissage par cœur de la carte du réseau de lignes était la discipline reine.

Qu'est-ce qui sera important à l'avenir? L'utilisation parfaite de l'ordinateur de bord?

Nous devons consacrer du temps à l'essentiel et augmenter la productivité.

Thèse 1: d'apprendre «juste au cas où» à apprendre «juste au bon moment»

Question: pourquoi enseignons-nous des choses que l'on n'utilisera (peut-être) que dans dix ans?



Thèse: passage de l'apprentissage en prévision («juste au cas où») à l'apprentissage au moment où il le faut («juste au bon moment»).

Lien avec les transports publics

Au lieu de bûcher en théorie sur tous les défauts techniques qu'un bus peut présenter, nous avons besoin de systèmes qui fournissent au conducteur une instruction juste au moment où le témoin d'alarme s'allume.

Thèse 2: utiliser l'IA comme un infatigable moniteur

Question: comment offrir à chaque apprenti(e) un entraîneur personnel?



Thèse: l'IA est l'enseignant le plus patient du monde. Elle explique 100 fois les choses et s'adapte au rythme de l'élève.

Lien avec les transports publics

Cette caractéristique est particulièrement utile en cas de barrières linguistiques ou de niveaux de formation différents de personnes en reconversion. L'IA traduit ou simplifie individuellement des prescriptions complexes.

Thèse 3: simulation et apprentissage en réalité virtuelle: maîtriser les dangers sans prendre de risque

Question: comment s'entraîner à un arrêt d'urgence sur route verglacée sans détruire le bus?



Thèse: les simulateurs fondés sur l'IA permettent de s'exercer à des situations extrêmes dans un environnement sûr.

Lien avec les transports publics

Des événements rares, mais critiques (un enfant court sur la route) peuvent être répétés jusqu'à ce que la réaction à adopter devienne instinctive.

Thèse 4: apprentissage perpétuel par le copilote numérique

Question: la formation se termine-t-elle au moment de l'examen de conduite?



Thèse: l'IA permet un apprentissage continu au quotidien grâce à des retours en temps réel sur la fatigue ou des comportements de conduite risqués.

Lien avec les transports publics

Des capteurs décèlent la distraction et la somnolence. Il ne s'agit pas d'un outil «espion», mais d'un ange gardien numérique, qui accroît la sécurité pour le conducteur et les passagers.

Thèse 5: rôle de l'humain: de la requête de connaissances au discernement

Question: lorsque l'IA livre les réponses, quelle est la tâche de l'être humain?



Thèse: à l'avenir, nous examinerons la procédure et l'évaluation critique.

Lien avec les transports publics

Un conducteur n'a pas à savoir comment l'IA calcule exactement quelque chose, mais il doit pouvoir décider si la proposition du système est sûre et judicieuse dans la situation routière en question.

Thèse 6: l'IA permet une pratique «à faibles enjeux»: il est permis de commettre des erreurs

Question: comment percevons-nous la peur de l'échec? Quelle est encore la plus-value de gros examens finaux?



Thèse: l'apprentissage se fait par la répétition et des retours directs dans un espace protégé (induisant un risque faible).

Lien avec les transports publics

Des chatbots interactifs peuvent simuler des conversations difficiles avec des clients (p. ex. conflits avec des resquilleurs). Le conducteur peut ainsi s'exercer autant qu'il le souhaite avant de commencer son premier véritable tournus.

Thèse 7: l'apprentissage change: l'IA pour assister les formateurs

Question: en tant que formateurs, avez-vous encore du temps à consacrer à l'humain? Comment pouvez-vous continuer à créer de la valeur?



Thèse: l'IA se charge des corrections pénibles, de la documentation et de la création de supports didactiques.

Lien avec les transports publics

Le formateur passe d'«examineur» à «mentor» et «motivateur». Il s'occupe de l'ajustement et du bagage psychologique, tandis que l'IA entraîne les faits.

Thèse 8: adieu le programme standard, bonjour les parcours de formation personnalisés

Question: pourquoi assister aux mêmes cours si chacun a des points faibles différents?



Thèse: l'IA identifie les lacunes de connaissances sur la base de données et propose des modules sur mesure.

Lien avec les transports publics

Un excellent conducteur qui rencontre des difficultés avec le système tarifaire ne suit un entraînement intensif que dans ce domaine. Cela raccourcit la formation et permet de réaliser des économies.

Thèse 9: littéracie de l'IA (compréhension de l'IA): la nouvelle branche obligatoire

Question: comprenons-nous nos outils?



Thèse: nous devons apprendre à savoir ce que l'IA peut et ne peut pas.

Lien avec les transports publics

Un conducteur de bus doit comprendre pourquoi un système d'assistance réagit peut-être de manière erronée dans une zone de travaux. La confiance aveugle est dangereuse; nous avons besoin de «comprendre l'IA».

Thèse 10: utiliser l'IA nécessite de l'éthique et de la responsabilité

Question: à qui la faute lorsque l'erreur vient de l'IA? Peut-on tout faire ce que l'IA permet de faire?



Thèse: le simple fait que quelque chose soit techniquement possible ne signifie de loin pas que cela est correct. L'humain reste responsable.

Lien avec les transports publics

Le pouvoir de décision sur le véhicule doit toujours rester chez l'être humain. Nous utilisons l'IA en soutien, et non pas comme une mise sous tutelle.

Thèse 11: l'IA doit nous permettre d'être plus rapides et plus productifs

Question: comment faire en sorte que les gens soient plus vite au volant?



Thèse: l'automatisation de l'administration et un entraînement ciblé permettent de réduire le temps nécessaire jusqu'à ce qu'un conducteur soit prêt à prendre le volant.

Lien avec les transports publics

Chaque heure qui n'est pas consacrée à rédiger des rapports de contrôle augmente la productivité. En période de pénurie de conducteurs, chaque semaine où un nouveau collègue est plus vite opérationnel en toute sécurité est précieuse.

Thèse 12: apprendre toute sa vie, la norme dans un monde dominé par l'IA

Question: la formation est-elle terminée après quelques mois?



Thèse: dans un monde où règne l'IA, on n'a jamais «fini» d'apprendre. L'apprentissage devient une partie du quotidien professionnel.

Lien avec les transports publics

Les petites mises à jour régulières, fondées sur l'IA (micro-apprentissage) remplacent les archaïques séminaires sur des jours entiers, toutes les quelques années, dont le contenu est vite oublié.

Thèse 13: l'IA est partie pour rester. Mais l'être humain reste l'élément central.

Question: où l'IA ne pourra jamais remplacer l'humain? Attention: «jamais» est dangereux!



Thèse: empathie, motivation et véritable leadership humain.

Lien avec les transports publics

Un moniteur IA peut transmettre des faits, mais il ne peut pas motiver un nouveau collègue pour le métier. C'est, et cela reste, la tâche du formateur. Utilisons l'IA pour retrouver du temps pour ces moments humains.

Haute école de Lucerne

Économie

Institut pour le tourisme et la mobilité (ITM)

Widar von Arx

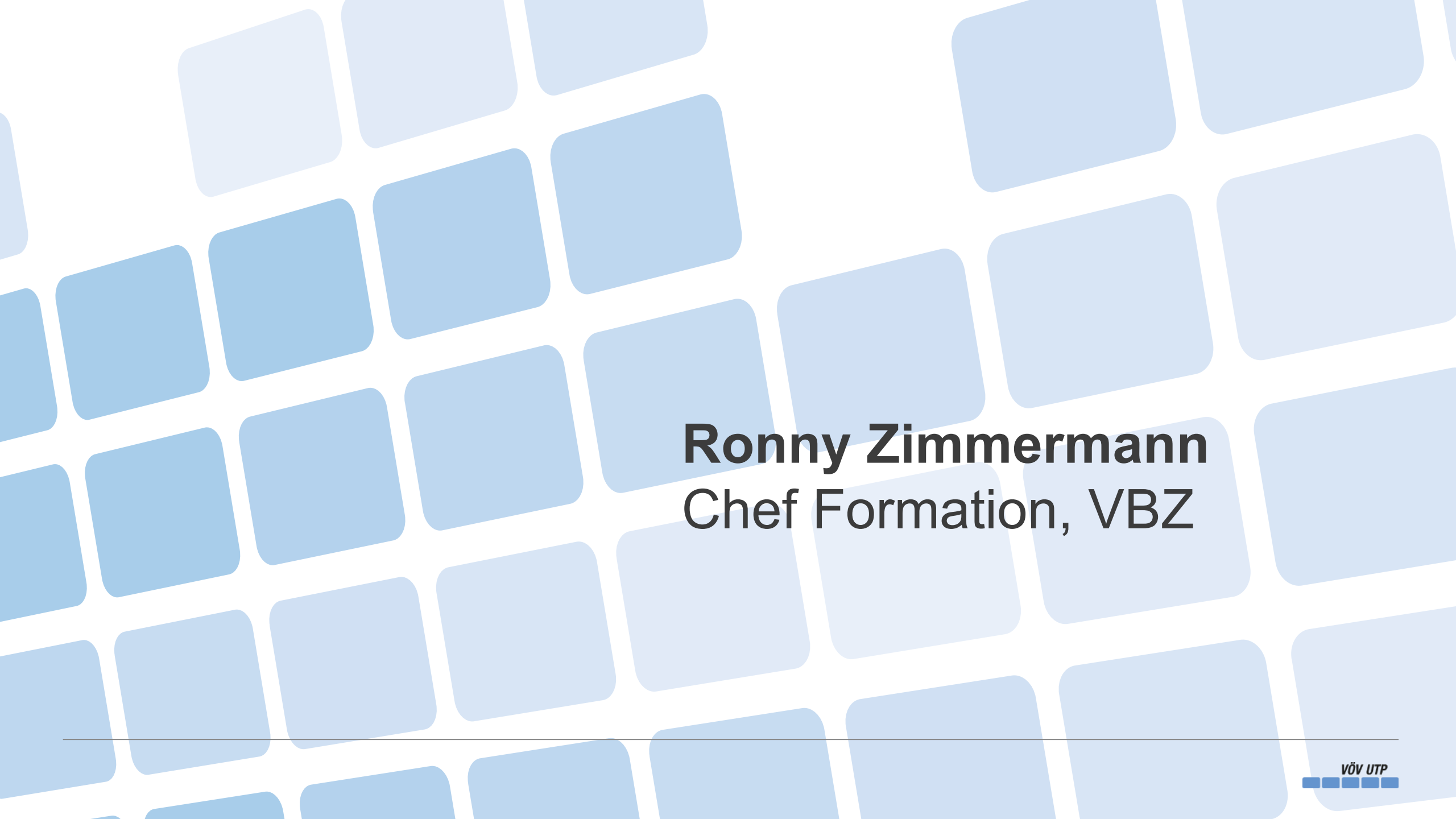
Responsable du centre de compétences Mobilité

T direct +41 41 228 42 88

widar.vonarx@hslu.ch

Pause 

Petits exposés sur de bonnes pratiques

The background of the slide is a repeating pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a staggered grid. The squares are slightly tilted and have rounded corners.

Ronny Zimmermann

Chef Formation, VBZ

Bonnes pratiques: pénurie de personnel

Ronny Zimmermann

26 août 2026

Colloque d'échange d'expériences, Berne

VBZ

Züri Linie

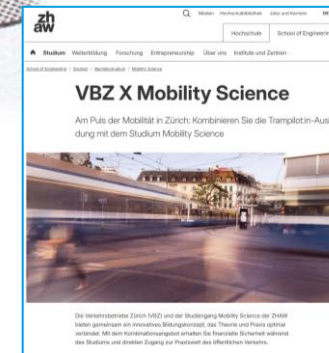
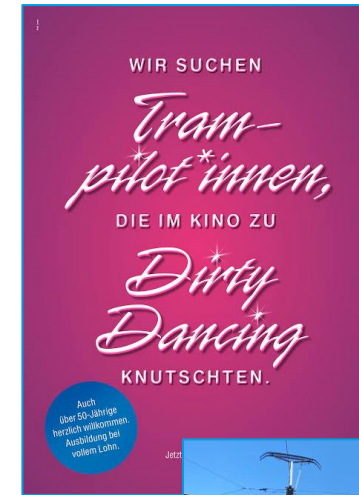
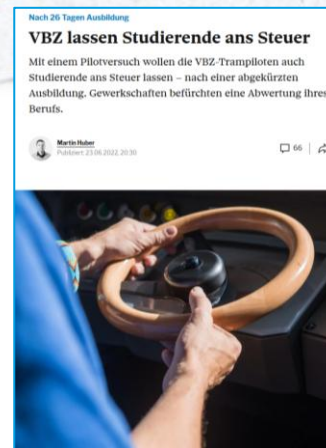
 Ein Unternehmen
der Stadt Zürich



Fachkräfte
gesucht



Bis 70 immer noch dabei.
Flexibler Altersrücktritt!





Medien

Hochschulbibliothek

Jobs und Karriere

DE / EN

Hochschule

School of Engineering

Studium

Weiterbildung

Forschung

Entrepreneurship

Über uns

Institute und Zentren

School of Engineering

/ Studium

/ Bachelorstudium

/ Mobility Science

VBZ X Mobility Science

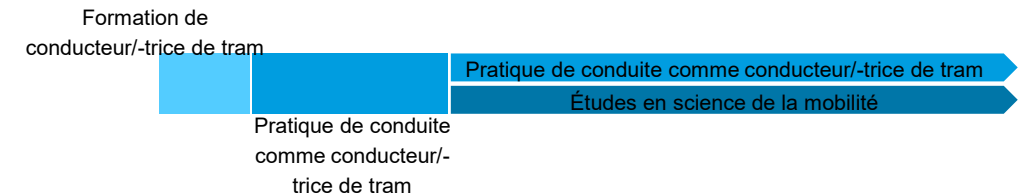
Am Puls der Mobilität in Zürich: Kombinieren Sie die Trampilot:in-Ausbildung mit dem Studium Mobility Science



Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und der Studiengang Mobility Science der ZHAW bieten gemeinsam ein innovatives Bildungskonzept, das Theorie und Praxis optimal verbindet. Mit dem Kombinationsangebot erhalten Sie finanzielle Sicherheit während des Studiums und direkten Zugang zur Praxiswelt des öffentlichen Verkehrs.

Déroulement:

- **Janvier - février:** deux mois de formation à plein temps de conducteur/-trice de tram
- **Mars - août:** six mois de pratique de conduite à plein temps (100 %) comme conducteur/-trice de tram
- **Dès septembre:** début de quatre ans d'études à temps partiel en sciences de la mobilité
- Taux de travail flexible pendant les semestres et les vacances



Avantages:

- **Sécurité financière:** un revenu assuré d'env. 34 000 à 39 500 francs par année (taux de 50 %) pendant les études.
- **Pratique et théorie:** effectuer des études de bachelor de quatre ans en engrangeant en parallèle de l'expérience dans la branche des transports publics.
- **Flexibilité:** possibilité de réaliser le travail de projet et de bachelor en coopération avec les VBZ.
- **Début de carrière:** entrée directe dans la branche des transports publics avec de multiples perspectives d'évolution.

Questions



Olivier Meuwly
Chargé de formation Route, tpf



STRATÉGIE DE CONDUITE DU CHANGEMENT PROJET LMS

"Sooner or later, those who win are those who think they can"

Travail en cours – v1



AGENDA



AXE 1 : Donner du sens
et sécuriser les équipes



AXE 2 : Outiller les
acteurs clés pour réussir
le go-live



AXE 3 : Accompagner la
transition des pratiques



AXE 4 : Ancrer l'adoption
dans la durée (*à compléter*)

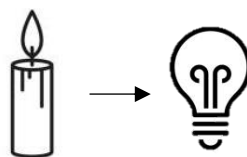
AXE 1 : DONNER DU SENS ET
SÉCURISER LES ÉQUIPES

DE LA GESTION SOUS EXCEL À UN PILOTAGE STRUCTURÉ ET SÉCURISÉ DE LA FORMATION

Pourquoi le LMS aujourd'hui ?

La réalité d'aujourd'hui :
Une formation stratégique... pilotée avec
des outils qui ont atteint leurs limites.

- ⊗ Volume de formations en forte croissance (obligations légales, permis, compétences spécialisées, évolutions technologiques...)
- ⊗ Gestion décentralisée par entité
- ⊗ Excel comme outil principal
- ⊗ Données dispersées → beaucoup de mal à avoir une vision d'ensemble
- ⊗ Absence de reporting global et de pilotage consolidé
- ⊗ Charge administrative élevée, faible valeur ajoutée
- ⊗ Coordination limitée entre les acteurs de la formation



Ce que le LMS va apporter demain : Un nouveau socle pour sécuriser, structurer et faire évoluer la formation.

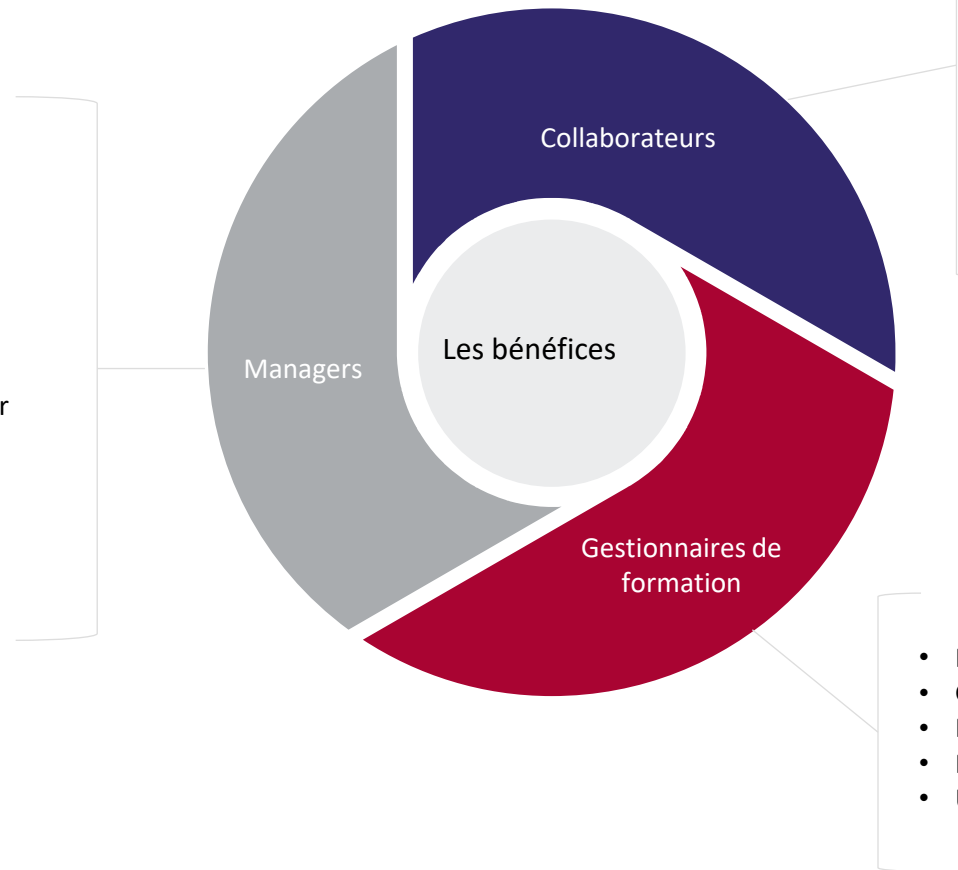
- ✓ Un outil unique pour l'ensemble de la formation
- ✓ Une centralisation des données fiable et exploitable
- ✓ Une vision globale et du reporting
- ✓ Des processus harmonisés entre les entités
- ✓ Un gain de temps sur l'administratif
- ✓ Une meilleure collaboration entre les acteurs
- ✓

LES BÉNÉFICES CONCRETS PAR POPULATION



Piloter, anticiper, sécuriser

- Gestion des demandes de formation de l'équipe
- Vue globale des parcours individuels et collectifs
- Affectation de parcours de formation
- Suivi des autorisations et permis à renouveler
- Accès aux dossiers de formation complets
- Meilleure anticipation des risques et des besoins



Plus de visibilité, plus d'autonomie, plus de clarté

- Accès à un catalogue de formations centralisé
- Vision claire de ses formations suivies, ses formations à venir, ses formations recommandées.
- Demande d'inscription simplifiée
- Accès à son dossier formation complet (attestations, autorisations, permis, diplômes...)
- Accès à des formations e-learning
- Réalisation de tests et examens dans un seul outil

- Fin des multiples fichiers Excel
- Gain de temps sur l'administratif
- Meilleure coordination entre acteurs
- Plus de temps pour la qualité pédagogique
- Un rôle renforcé et reconnu

Le LMS ne vient pas alourdir le métier, il le soutient.

AXE 2 : OUTILLER LES ACTEURS CLÉS POUR RÉUSSIR LE GO-LIVE





LA FORMATION

Les objectifs de la formation

1

MONTER EN COMPÉTENCE

Accompagner les utilisateurs et les gestionnaires de formation pour qu'ils maîtrisent pleinement le LMS et ses fonctionnalités, afin d'assurer une utilisation efficace et autonome.

CRÉER DE LA CONFIANCE DANS L'OUTIL

Renforcer l'adhésion et l'appropriation du LMS en montrant sa fiabilité, sa simplicité d'utilisation et les bénéfices concrets qu'il apporte au quotidien.

2

3

PERMETTRE LE RELAIS TERRAIN

Former les référents métiers et gestionnaires afin qu'ils deviennent des relais de proximité capables d'accompagner et de guider les collaborateurs dans leur utilisation de l'outil.

4

DONNER DES REPÈRES CLAIRS

Fournir des instructions, des supports et des parcours pédagogiques structurés pour que chaque utilisateur sache quoi faire, quand et comment, dès le Go-Live.



AXE 3 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION DES PRATIQUES



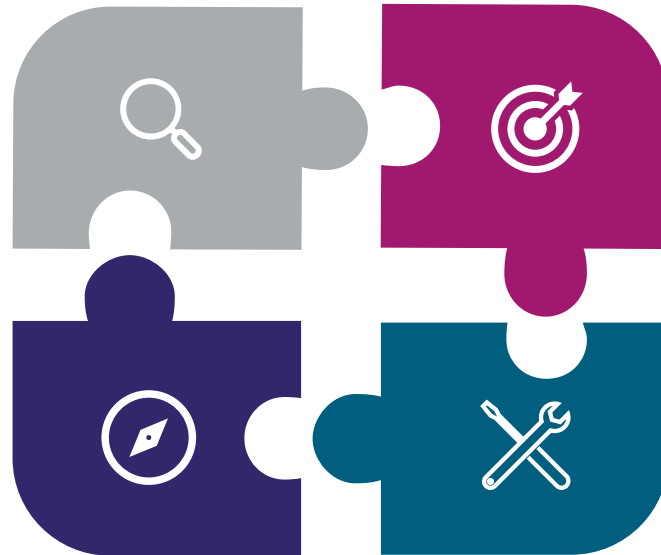
ACCOMPAGNER LA TRANSITION

LE CONSTAT ACTUEL

- Une organisation de la formation aujourd'hui largement manuelle, reposant sur des fichiers Excel multiples
- Une forte charge administrative et logistique, au détriment du temps consacré au contenu pédagogique
- Une coordination complexe entre les différents acteurs de la formation
- Des pratiques construites par l'usage et l'expérience, mais peu outillées et peu homogènes

LA STRATÉGIE D'ACCOMPAGNEMENT

- Assumer une phase d'apprentissage, inhérente à tout nouveau déploiement
- Dédramatiser le démarrage du LMS :
 - Assumer un lancement progressif, avec des améliorations dans le temps
- Poser un cadre clair :
 - ce qui est attendu dès le Go-Live
 - ce qui pourra être amélioré par la suite
- Accompagner le changement de posture :
 - passer de la gestion manuelle/excel à la gestion structurée
 - adopter le LMS comme référence unique



LES ENJEUX DU CHANGEMENT

- Passer d'une logique artisanale à une logique outillée et partagée
- Faire évoluer les réflexes :
 - d'outils multiples à un outil unique
 - de suivi individuel vers une vision consolidée
- Installer de nouvelles habitudes sans fragiliser l'activité

LES LEVIERS A METTRE EN PLACE

- Communication explicite sur le fait que :
 - tout ne sera pas parfait au jour 1
 - mais que le cadre est sécurisé
- Mise en avant de nouveaux réflexes clés :
 - la qualité des données saisies
 - l'utilisation systématique du LMS comme référence (**pas de double saisie Excel**)
- Appui renforcé des gestionnaires de formation pour sécuriser les premières semaines
- Ajustements continus post Go-Live sur la base des retours terrain

AXE 4 : FAIRE PERDURER DANS LE
TEMPS





L'ADOPTION DE L'OUTIL

Juin 2026 : Le LMS est disponible avec un catalogue initial limité, qui sera enrichi progressivement jusqu'à janvier 2027.

L'enjeu n'est pas uniquement de suivre l'usage, mais de s'assurer que les utilisateurs restent engagés malgré une offre partielle, et adoptent progressivement le LMS comme point d'entrée.

Les questions à se poser :

- Est-ce que les apprenants viennent tester l'outil ?
- Est-ce que les apprenants reviennent malgré un catalogue limité pour l'instant ?
- Est-ce que les formations disponibles sont utilisées ?

Dans un contexte de déploiement progressif, l'enjeu est de maintenir une dynamique d'engagement continue, malgré une offre encore partielle. L'adoption ne s'arrête pas au go-live : elle nécessite animation, accompagnement et relances dans le temps car le principal risque n'est pas que les utilisateurs n'essaient pas l'outil, mais qu'ils l'abandonnent après une première utilisation.

Objectif 1 : donner de la visibilité

Communiquer clairement sur ce qui est disponible au moment du go-live, et ce qui arrive prochainement.

Objectif 2 : maintenir l'engagement notamment pour les populations terrain avec un accès moins régulier aux outils digitaux

Communiquer régulièrement que ce soit par email ou bien via des posts sur l'intranet.

Objectif 3 : apporter un support concret et de la proximité avec l'équipe

Transformer peu à peu les habitudes au sein des TPF pour que les collaborateurs deviennent acteurs de leur formation et développement.

Les moments clés :

- Courant de l'été : maintien pour éviter le décrochage des apprenants
- Septembre : relance de rentrée
- Fin d'année : accélération, c'est sur le point d'arriver !
- Janvier : bascule complète

The background of the slide is a repeating pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a grid-like fashion, slightly offset from each other.

Gianni Megaro

Responsable Services externes, TPL



Organisation des cours OACP au Tessin

Le modèle UTPT comme solution commune de branche

ERFA-Tagung · 26.08.2026

Point de départ : une obligation devient une tâche commune

Réglementation, structure de branche et coordination pragmatique se rejoignent.



Idée centrale

Chaque entreprise n'organise pas seule : la branche regroupe besoins, contenus et dates.

Déclencheur

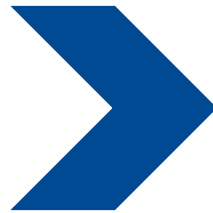
L'obligation OACP/CZV exige le renouvellement régulier des compétences dans le transport de personnes et de marchandises.

L'UTPT comme plateforme de coordination

Moins une auto-école qu'un instrument commun de la branche.

Sans coordination centrale

- planification séparée par entreprise
- efforts répétés pour programmes et intervenants
- vue d'ensemble plus difficile sur les reconnaissances
- risque de doublons



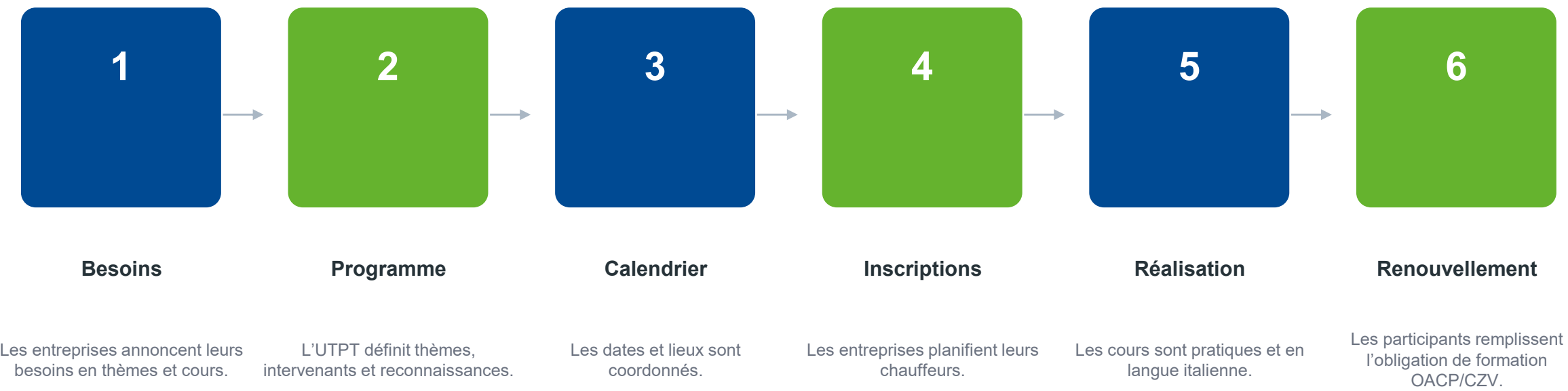
centralisé

Avec le modèle UTPT

- les besoins des membres sont regroupés
- les cours sont planifiés en commun
- les contenus restent pertinents pour les TP
- offre en langue italienne
- les chauffeurs remplissent l'obligation de renouvellement

Déroulement opérationnel

Un rythme annuel qui donne de la sécurité de planification.



Résultat

Un calendrier commun réduit la charge d'organisation et rend l'obligation planifiable.

Chiffres et offre de cours

Le modèle est établi et fait l'objet d'une planification annuelle concrète.

Statistique des cours 2025

34

cours au total

11

domaines thématiques

7

entreprises

En 2025, 34 cours ont été proposés dans onze domaines. La participation était répartie entre plusieurs entreprises de transport ; TPL représentait environ 31 % des participations.

Calendrier 2026

Pour 2026, 34 dates de cours sont également prévues, de janvier à novembre, notamment à TCS Rivera, SSIC Gordola et Airolo.

Statistica Corsi 2025

Conflicti ed Aggressioni	Misure immediate salvavita	Tutti abili nel trasporto pubblico	Incendi e segnaletica	Salute sul lavoro	Salute pubblica - ergonomia alla guida	Vista e batterie al litio	Alcol e farmaci	Prevenzione incendio in galleria	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza	SOS & Feedback	Il conducente biglietto da visita dell'azienda
3	4	1	3	4	4	1	4	4	3	1	2

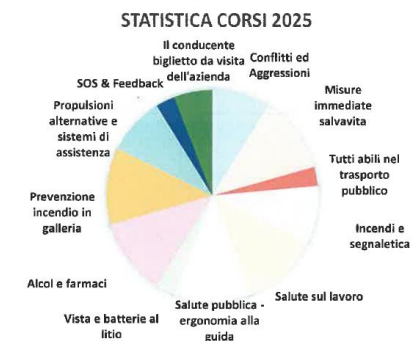
TOTALE CORSI 34

No.	GG.	Data	Tabella Corsi OAut 2026
1	Sa	10.01.2026	Incidenti e segnaletica TCS Rivera
2	Sa	17.01.2026	Alcol e farmaci TCS Rivera
3	Ma	10.02.2026	Prevenzione incendio in galleria Airolo
4	Me	25.02.2026	Batterie al Litio TCS Rivera
5	Lu	09.03.2026	Conflicti e aggressioni SSIC Gordola
6	Ma	10.03.2026	Prevenzione incendio in galleria Airolo
7	Me	11.03.2026	Tutti abili al TP SSIC Gordola
7	Gio	12.03.2026	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza SSIC Gordola
8	Ve	13.03.2026	Salute sul lavoro TCS Rivera
9	Ma	17.03.2026	Misure immediate salvavita TCS Rivera
10	Me	18.03.2026	SOS & Feedback TCS Rivera
11	Lu	23.03.2026	Incidenti e segnaletica TCS Rivera
12	Ma	24.03.2026	Tutti abili al TP SSIC Gordola
13	Me	26.03.2026	Tutti abili al TP SSIC Gordola
13	Gio	26.03.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida TCS Rivera
14	Ve	27.03.2026	Il conducente biglietto da visita dell'azienda TCS Rivera
15	Lu	30.03.2026	Conflicti e aggressioni SSIC Gordola
16	Ma	14.04.2026	Misure immediate salvavita TCS Rivera
16	Me	15.04.2026	Tutti abili al TP SSIC Gordola
17	Gio	16.04.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida TCS Rivera
18	Ve	17.04.2026	Salute sul lavoro TCS Rivera
19	Lu	20.04.2026	Conflicti e aggressioni SSIC Gordola
20	Ma	21.04.2026	Misure immediate salvavita TCS Rivera
21	Me	22.04.2026	Batterie al Litio TCS Rivera
22	Ve	24.04.2026	Il conducente biglietto da visita dell'azienda TCS Rivera
23	Gio	30.04.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida TCS Rivera
24	Me	13.05.2026	Alcol e farmaci TCS Rivera
25	Ma	19.05.2026	Prevenzione incendio in galleria Airolo
26	Gio	21.05.2026	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza SSIC Gordola
27	Ve	22.05.2026	Salute sul lavoro TCS Rivera
28	Me	02.06.2026	Prevenzione incendio in galleria Airolo
29	Gio	11.06.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida TCS Rivera
30	Ma	16.06.2026	Tutti abili al TP SSIC Gordola
31	Me	08.09.2026	Tutti abili al TP SSIC Gordola
32	Gio	12.11.2026	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza SSIC Gordola
33	Ma	17.11.2026	Misure immediate salvavita TCS Rivera
34	Ve	20.11.2026	Salute sul lavoro TCS Rivera

19.11.2025

M\Francesco/UTPT/Corso autisti 2026/Calendario corsi e date 2026

1



Pourquoi le modèle tessinois fonctionne-t-il ?

Trois éléments à retenir comme bonne pratique.

Forces

- coordination commune
- langue et contenus adaptés au Tessin
- vue annuelle sur les dates
- proximité avec les besoins des entreprises

Bénéfices

- charge organisationnelle réduite
- formation continue planifiable
- standards communs dans la branche
- meilleure utilisation des intervenants et des sites

Transférabilité

- adapté aux petites régions linguistiques
- pertinent en cas d'obligation légale commune
- efficace si association et entreprises collaborent étroitement

Grâce à la coopération, une obligation légale devient un modèle de branche solide.

Mirza Tatarevic
Responsable Formation
continue des chauffeurs, asa



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Colloque d'échange d'expériences
de l'UTP du 26.08.2026

Autorisation des enseignants pour
les cours OACP

Mirza Tatarevic

Responsable de la formation continue OACP



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Sommaire

- Informations générales sur les enseignants OACP
- Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI
- Examen et autorisation par l'asa

Informations générales sur les enseignants OACP

asa

- Vous trouverez les modalités relatives au dépôt des demandes pour les enseignants dans les directives relatives à la formation continue obligatoire sur cambus.ch.
- Afin de faciliter la procédure, l'asa met à disposition « l'Aide-mémoire relatif aux enseignants », également disponible sur cambus.ch.
- Liens:
[Directives Formation continue obligatoire](#)
[Aide-mémoire enseignants](#)

Informations générales sur les enseignants **asa**

OACP

- Pour exercer une activité d'enseignant dans le cadre de la formation continue obligatoire, une autorisation délivrée par l'autorité compétente du canton de domicile est requise. Les cantons ont délégué cette tâche à l'asa.
- Trois types d'autorisations sont délivrés:
 - a. Responsable de la formation continue** (direction de l'organisation des cours, développement des programmes de formation de base et continue, responsabilité de l'ensemble du dispositif de formation, interlocuteur du service AQ).
 - b. Intervenant spécialisé** (animation de cours et/ou de modules de cours).
 - c. Formateur pratique** (animation de certains éléments pratiques de cours).
- Les enseignants peuvent exercer leur activité auprès de plusieurs organismes de cours.

Informations générales sur les enseignants **asa** OACP

- L'âge minimal requis pour les enseignants est de 25 ans.
- La procédure d'autorisation **s'effectue exclusivement par l'intermédiaire de SARI** (Art. 7 des directives):
- Déroulement :
 1. Saisie des informations et justificatifs requis par l'organisateur de cours.
 2. Examen de la demande quant à son exhaustivité par le centre administratif de l'asa.
 3. Autorisation ou renvoi pour révision avec indication des motifs.

Informations générales sur les enseignants **asa** OACP

- Compléter intégralement le masque SARI.
- Pour chaque thème de cours sélectionné, les justificatifs correspondants doivent être fournis. **Veillez ne sélectionner tous les thèmes de cours que si l'enseignant intervient effectivement dans l'ensemble des domaines concernés.**
- Les documents suivants doivent être téléchargés pour les thèmes de cours concernés:
 - a. Curriculum vitae (données personnelles, formation initiale et continue, parcours professionnel, etc.).
 - b. Numéro du permis de conduire (figure sur le PCC au point 5 et se compose de 12 chiffres).
 - c. Diplômes, certificats, attestations et certificats de travail.

Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI

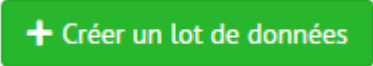
asa

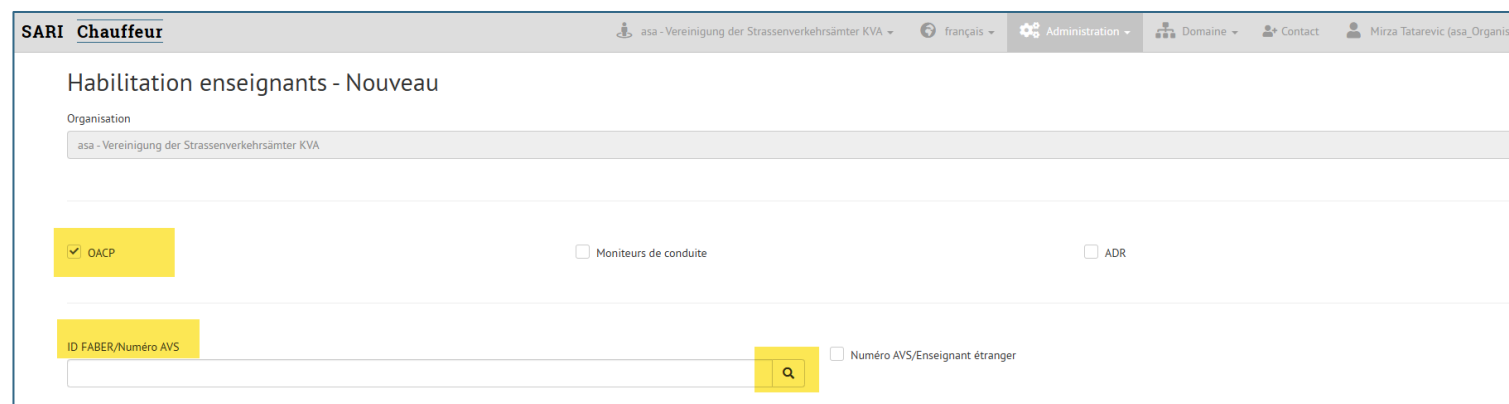
- Dans le menu Administration, rubrique « Habilitation enseignants », il est possible de saisir une demande d'autorisation pour un enseignant dans SARI.

The screenshot displays the SARI web application interface. At the top, the header includes the SARI logo, the user role 'Chauffeur', and navigation links for 'asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA', 'français', 'Administration', 'Domaine', 'Contact', and the user profile 'Mirza Tatarevic (asa_Organisation_...)'. The main content area shows a greeting 'Bonjour, Mirza Tatarevic!' and a 'Blackboard' section with various documents like 'Configuration requise - 04.2019' and 'Déclaration d'engagement pour les organisateurs de cours 2023'. On the right, a dropdown menu is open under 'Administration', listing options such as 'Participants', 'Autorisation du type de cours', 'Habilitation enseignants' (which is highlighted in yellow), 'Cours', 'Organisateur du cours', 'Certificat SAQ', 'Adresse', 'Informations des cantons', 'Confirmation de formation', 'Commande/Compte', and 'Inscription'. Below the menu, there is a search bar and a green button labeled 'Ajouter un cours'.

Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI

asa

- Ensuite, sélectionner l'option « Créer un lot de données » afin d'ouvrir une nouvelle demande d'autorisation. 
- En saisissant le numéro du permis de conduire puis en cliquant sur l'icône de recherche (loupe), les données personnelles de l'enseignant sont automatiquement reprises du SIAC (Système d'information relatif à l'admission à la circulation routière).



The screenshot shows the SARI Chauffeur web application interface. The header includes the SARI logo, the title 'Chauffeur', and navigation links for 'asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA', 'français', 'Administration', 'Domaine', 'Contact', and a user profile 'Mirza Tatarevic (asa_Organisati)'. The main content area is titled 'Habilitation enseignants - Nouveau'. It features a form with the following elements:

- Organisation:** A dropdown menu showing 'asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA'.
- Options:** Three checkboxes are visible: 'OACP' (checked), 'Moniteurs de conduite', and 'ADR'.
- Search:** A text input field labeled 'ID FABER/Numéro AVS' with a yellow search icon (magnifying glass) to its right. A checkbox for 'Numéro AVS/Enseignant étranger' is also present.

Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI

asa

- Si l'enseignant ne dispose pas d'un numéro de permis de conduire, il est possible de cocher la case « Numéro AVS / Enseignant étrangère ». Les données personnelles de l'enseignant doivent alors être saisies manuellement dans le masque SARI. Cette procédure s'applique également pour un enseignant étranger :

The screenshot shows the SARI 'Chauffeur' interface for 'Habilitatation enseignants - Nouveau'. The top navigation bar includes the SARI logo, the title 'Chauffeur', and several menu items: 'asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA', 'français', 'Administration', 'Domaine', 'Contact', and 'Mirza Tatarevic (asa_Organisati)'. The main content area is titled 'Habilitatation enseignants - Nouveau'. Below this, there is a section for 'Organisation' with a dropdown menu showing 'asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA'. Further down, there are three checkboxes: 'OACP' (checked), 'Moniteurs de conduite', and 'ADR'. At the bottom, there is a field for 'ID FABER/Numéro AVS' with a search icon, and a yellow button labeled 'Numéro AVS/Enseignant étranger'.

Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI

asa

- Ensuite, il convient de définir la rubrique « **Activité d'enseignement au titre de** ». Dans la plupart des cas, les demandes concernent des enseignants pratiques, qui sont enregistrés dans SARI en vue de leur autorisation. Les thèmes de cours doivent ensuite être saisis obligatoirement. Sans cette information, la demande ne peut pas être examinée. Les thèmes de cours indiqués doivent correspondre à ceux qui ont été définis pour les types de cours dans lesquels l'enseignant est prévu en tant qu'intervenant ou responsable de cours.

The screenshot shows a web form for 'Activité d'enseignement au titre de*'. It includes a dropdown menu for 'Enseignant/e pratique', a section for 'Sujets de cours enseignés' with radio buttons for 'Nouveaux conducteurs', 'Animateur/trice', 'Moniteurs d'auto-école', and 'Chauffeur', and a bottom section with seven checkboxes for course topics: 1. Prescriptions sur la circulation routière, 2. Technique du véhicule, 3. Conduire le véhicule, 4. Transporter des marchandises, 5. Transporter des personnes, 6. Responsabilité des chauffeurs, and 7. Situations exceptionnelles.

Activité d'enseignement au titre de*			
» Enseignant/e pratique			
Sujets de cours enseignés			
☐ Nouveaux conducteurs			
☐ Animateur/trice			
☐ Moniteurs d'auto-école			
☐ Chauffeur			
☐ 1. Prescriptions sur la circulation routière			
☐ 2. Technique du véhicule		☐ 3. Conduire le véhicule	
☐ 4. Transporter des marchandises		☐ 5. Transporter des personnes	
☐ 6. Responsabilité des chauffeurs		☐ 7. Situations exceptionnelles	

Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI

asa

- Enfin, il convient de télécharger les justificatifs attestant les compétences requises pour chacun des thèmes de cours sélectionnés. Veuillez vous référer à l'Aide-mémoire relatif aux enseignants (page 2).

Documents*

Sélectionner le fichier...

Retour à la liste

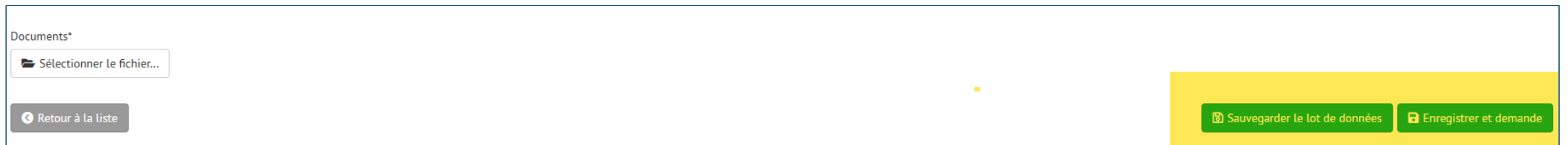
Sauvegarder le lot de données

Enregistrer et demande

Saisie de la demande d'autorisation d'un enseignant dans SARI

asa

- Il est possible de télécharger un seul fichier à la fois. Une fois le premier document téléchargé, enregistrez l'enregistrement. Ouvrez ensuite à nouveau l'enregistrement à l'aide de l'icône crayon afin de le modifier et téléchargez le document suivant. Répétez cette opération jusqu'à ce que tous les documents requis soient visibles dans l'enregistrement. Une fois l'ensemble des documents téléchargés, cliquez sur « Enregistrer et demande ». En cliquant sur « Enregistrer et demande », la demande d'autorisation est transmise à l'asa pour l'autorisation.



Documents*

Sélectionner le fichier...

Retour à la liste

Sauvegarder le lot de données Enregistrer et demande

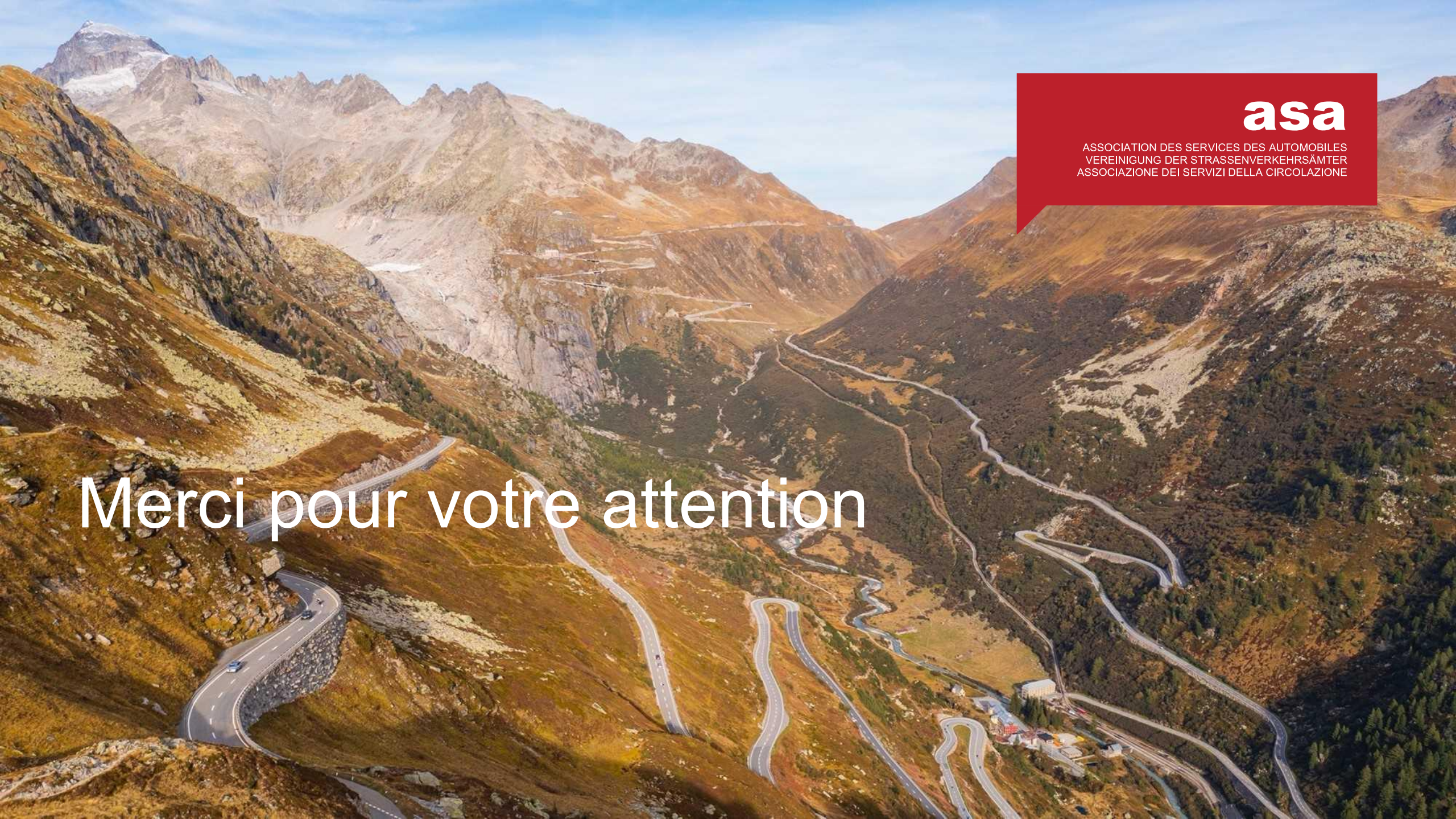
Examen et autorisation par l'asa

asa

- L'asa examine en règle générale la demande dans un délai de 7 jours ouvrables après sa réception.
- Comme pour les types de cours, les demandes d'autorisation des enseignants présentent les mêmes types de statuts.
-  Gris; la demande a été transmise à l'asa et est en cours d'examen.
-  Jaune; la demande a été renvoyée avec indication des motifs et doit être révisée par l'organisateur de cours.
-  Vert; la demande a été autorisée. L'enseignant apparaît dans la liste des enseignants et peut être affecté aux sessions de cours dans SARI.



Avez-vous des questions?



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Merci pour votre attention

The background of the slide is a light blue color with a pattern of darker blue squares of varying sizes and orientations, creating a grid-like effect.

Christian Stäger

Directeur de la CAQ, L-Drive

Information moniteur/monitrice de conduite orientation car



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

Modules

Entraînement autonome dans le champ pratique

Modules spécialisés

Entraînement accompagné dans le champ pratique

A

Cours de conduite

B

Cours de conduite

C

Cours de conduite

D

Cours de conduite

AB

Théorie de la circulation routière

CD

Théorie supplémentaire

Modules de base

Transfert des connaissances théoriques dans la pratique

1 Processus et
environnement
d'apprentissage

2 Droit et sens de
la circulation
routière

3 Mobilité, sécurité
routière et
environnement

4 Organisation
d'une auto-école

Conditions requises

- *Diplôme CFC ou équivalent*
- *2 ans d'expérience professionnelle*
- *Diplômes des modules de base 1 à 4, modules spécialisés C et D*
- *Permis de conduire de catégorie D depuis au moins 3 ans et de catégorie DE*
- *Attestation de capacité pour le transport de personnes*

Epreuves d'examen

A

B

C

D

Epreuve 1

Traitement des cas

Epreuve 1

Traitement des cas

Epreuve 1

Traitement des cas

Epreuve 1

Traitement des cas

Epreuve 2

Théorie de circulation

Epreuve 2

Théorie supplémentaire / OACP

Epreuve 3

Une leçon de conduite

Epreuve 3

Deux leçon de
conduite

Epreuve 3

Deux leçon de
conduite

Epreuve 3

Deux leçon de
conduite

Epreuve 4

2 séquences FPB

Plus d'informations

www.l-drive.ch (monde professionnel)

Informations sur le métier

www.caq-moniteurs-de-conduite.ch

- *Certificats de modules*
- *Examens*
- *Règlement d'examen 2025*
Téléchargements et dispositions transitoires

*Ces deux sites web sont
en cours de refonte*

The background of the slide is a light blue color with a pattern of darker blue squares of varying sizes and orientations, creating a grid-like effect.

Christine Cavin

Gestionnaire de produit Formation, CarPostal

Chiètres – Enseignements pour notre sécurité

Christine Cavin
Lieu, 27. August 2026



Événement de Chiètres – situation initiale

Mardi 10 mars

- 18h25 Incendie dans le car postal à Chiètres
- 18h56 Réception de l'avis par CarPostal Sécurité
- 19h05 Message sur le téléphone mobile:
 - Explosion dans un car postal. Un car postal en feu.
 - Plusieurs personnes ont probablement été blessées, voire tuées
- De 19h07 à 19h09 Concertation avec le responsable Mise en œuvre de l'exploitation et piquet de sécurité
- 19h22 Contact avec la Communication
- 20h15 Réunion de bilan 1: partie direction, communication, personnel, sécurité, exploitation
- 22h00 Réunion de statut 2: idem
 - ➔ Feuille d'information pour le conseiller fédéral Rösti jusqu'à 06h00

Mercredi 11 mars

- 08h00 1er Réunion de la cellule de crise



Image symbolique

Mesures de sécurité mises en œuvre

Écran de verrouillage

- Écran de verrouillage sur les tablettes avec indication sur la check-list Comportement en cas d'accident/d'incendie.

Sensibilisation aux issues de secours

- Cours / congrès

Brèves formations dans les dépôts

- Remise à niveau des formations sur le comportement en cas d'urgence.



Mesures de sécurité mises en œuvre

Sécurité dans les cours d'introduction

- Sensibiliser rapidement les nouveaux collaborateurs à la transmission à l'échelon supérieur et à la protection personnelle.

Utiliser les premiers secours et l'évacuation

- Exploiter les cours existants de manière ciblée et renforcer leur lien.

Former les centrales de régulation

- Définir clairement les processus de transmission à l'échelon supérieur et s'exercer.



Enseignements pour les responsables de la formation

Pratique et applicable

- Orienter les formations sur la capacité d'action en cas d'urgence.

Garantir des procédures claires

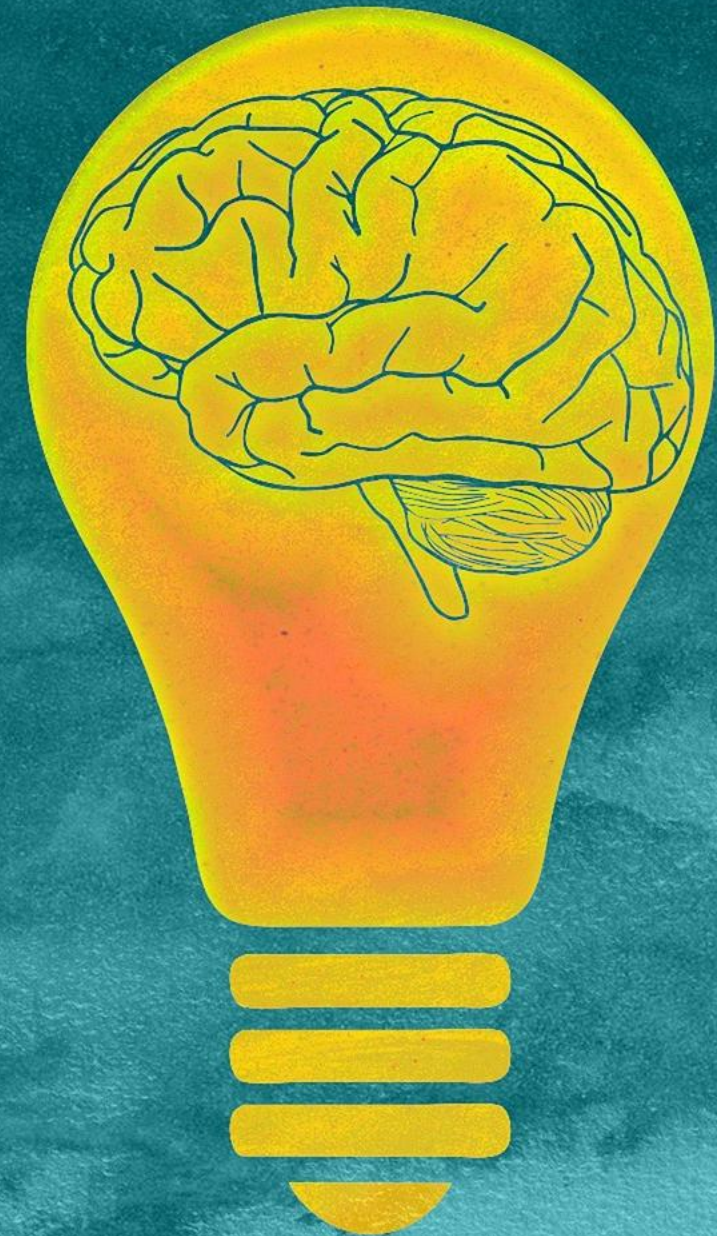
- Les processus doivent être connus, simples et consultables sous pression.

S'entraîner régulièrement

- La sécurité naît de la répétition et d'exercices réalistes.

Contrôler les programmes en permanence

- Actualiser les contenus à l'aide de nouveaux enseignements.



**Danke,
Merci,
Grazie,
Thank you**



Pause de midi jusqu'à 13h15

The background of the slide is a repeating pattern of blue squares. The squares are arranged in a grid that is slightly offset and tilted, creating a dynamic, woven effect. The squares vary in shades of blue, from a very light, almost white blue to a medium blue.

Marc Rüder

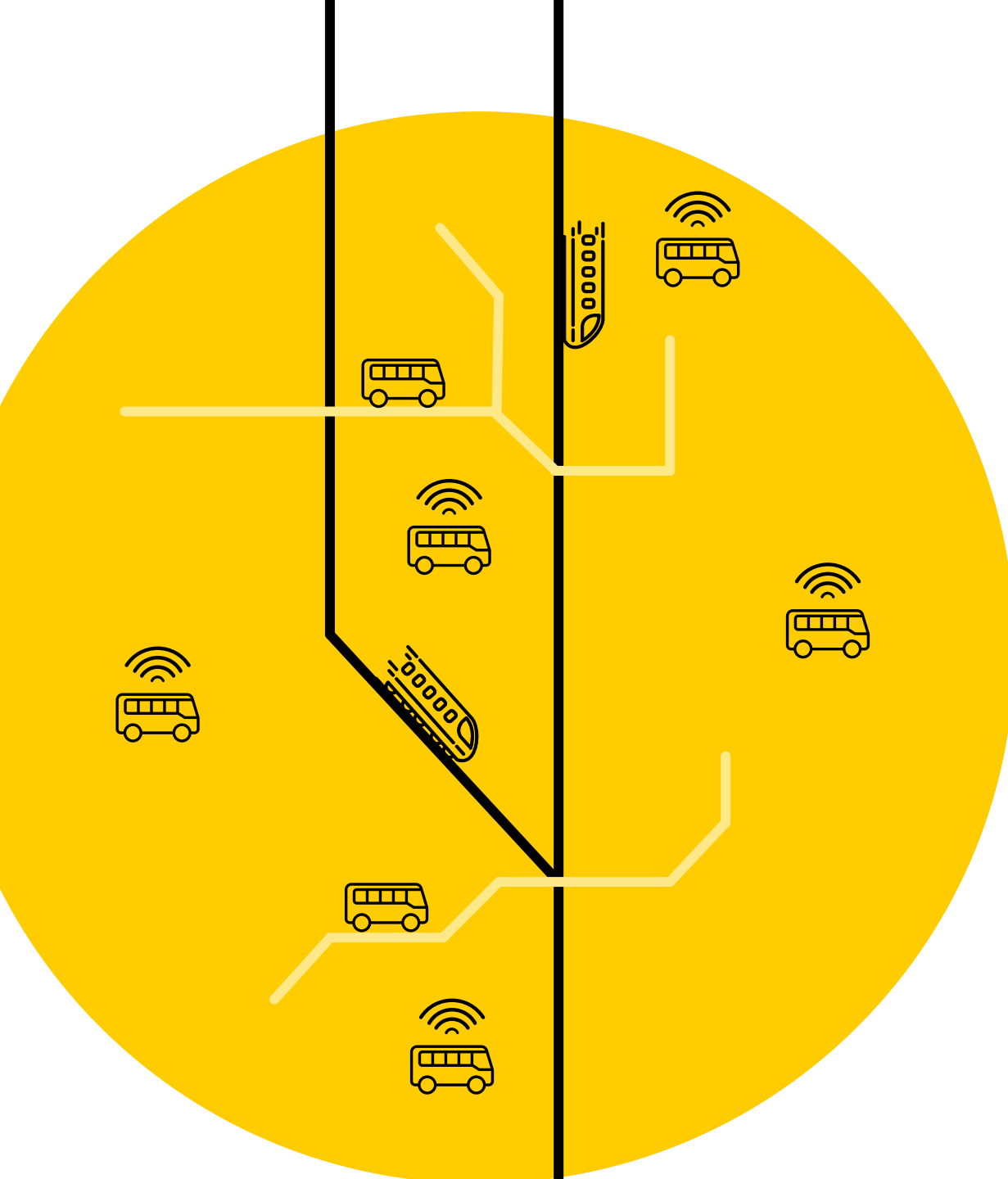
Leiter Betrieb AmiGo,
Swiss Post Move AG

Colloque d'échange d'expériences

Projet «AmiGo»

Berne, le 26 août 2026





Nous améliorons le système global de mobilité en proposant une **offre complémentaire aux transports publics existants**, qui

- + **s'intègre parfaitement au réseau de mobilité actuel,**
- + **répond aux besoins de mobilité de la clientèle avec un service de transport à la demande, de point à point, disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7,**
- + **constitue, grâce à la conduite autonome et au partage de véhicules, une alternative compétitive au transport individuel motorisé (TIM),**
- + **assure une mobilité à moindre coût, en particulier dans les régions rurales,**
- + **offre une expérience de mobilité de bout en bout dans les agglomérations et les zones urbaines.**

**Avec l'offre
AmiGo, nous
déployons en
Suisse orientale
un service de
transport à la
demande
automatisé.**

Un vaste réseau de partenariat et de financement

- + 4 cantons (AI, AR, SG et TG)
- + 2 offices fédéraux (OFT et OFROU)
- + 1 partenaire stratégique (TCS)
- + 1 partenaire technologique (Apollo)

Véhicules



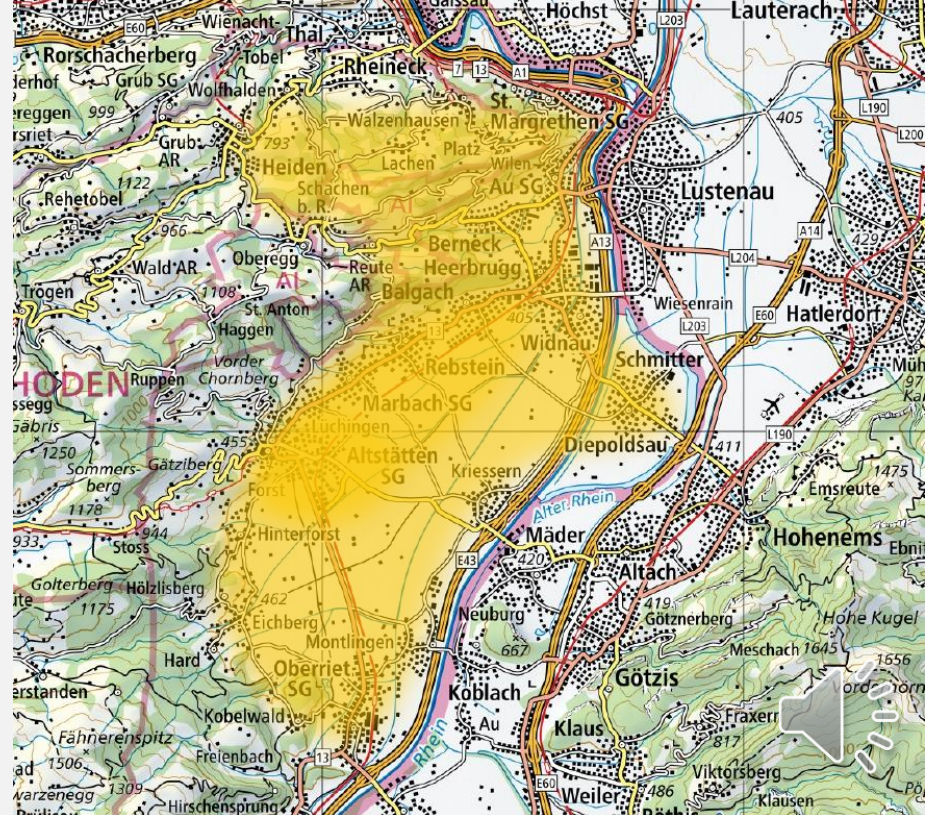
25
véhicules



Jusqu'à 4
places assises par véh.

Des ambitions et des objectifs clairs pour s'inscrire dans la durée!

- + Apprendre
- + Valider
- + Se positionner
- + Ajuster



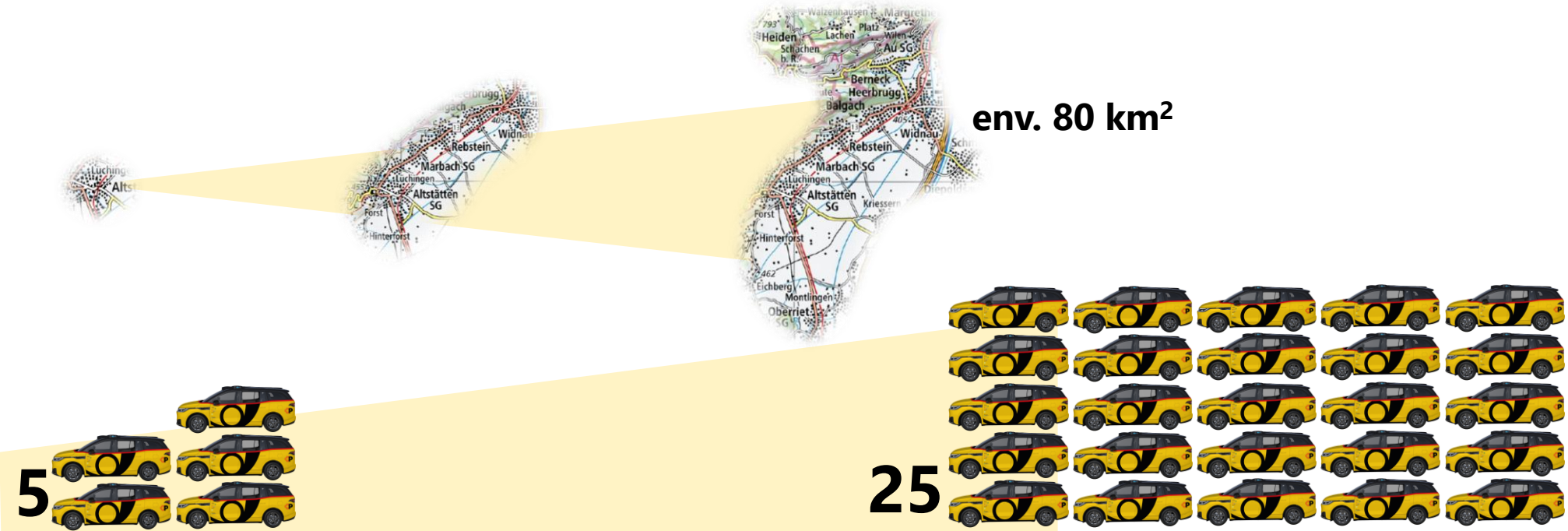
Calendrier

2025	2026	2027
------	------	------

Courses de cartographie
(effectuées manuellement)

Courses d'essai avec les premiers usagers
(avec opératrice ou opérateur de sécurité)

Offre régulière
(sans opératrice ni opérateur de sécurité)



Une offre élargie pour nos usagers

- + **Simple:** réservation via l'application.
- + **Confortable:** les voyageuses et voyageurs déterminent leur itinéraire – avec une desserte au plus près de leur domicile.
- + **Flexible:** les voyageuses et voyageurs choisissent l'heure de prise en charge ou d'arrivée.
- + **Commune:** les courses sont partagées avec d'autres usagers.

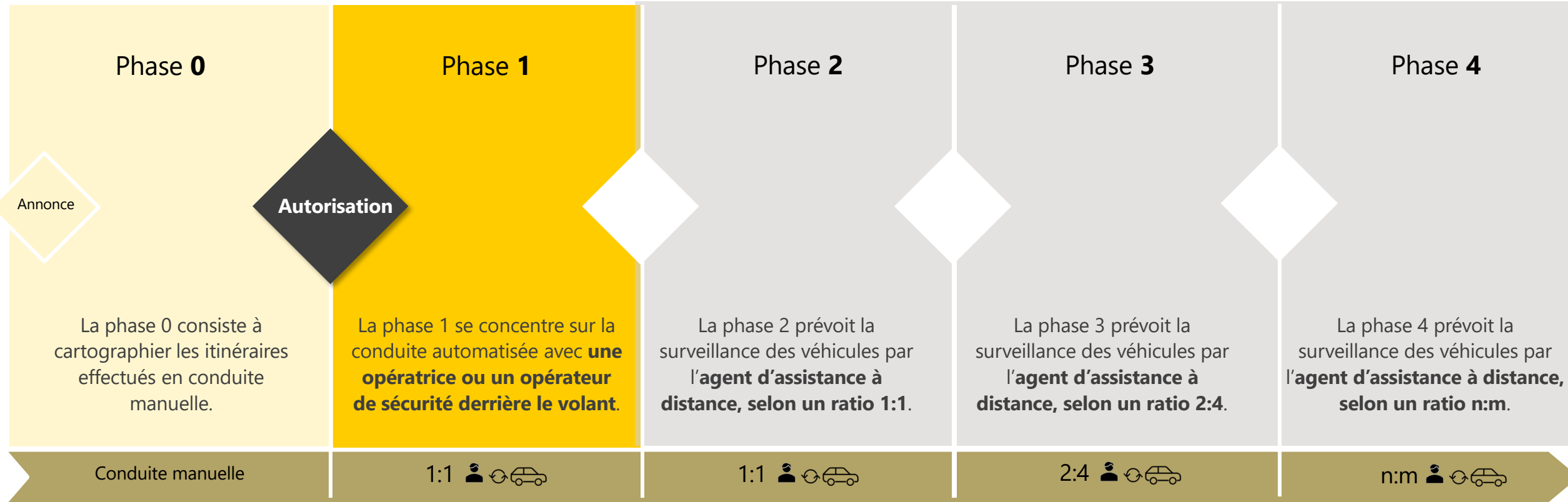


Services à la demande actuellement disponibles et projets réalisés

Les différents niveaux de la conduite autonome | Le niveau 4, autorisé en Suisse depuis le 1^{er} mars 2025, répond déjà à toutes les exigences applicables aux transports publics.

	Niveau 1 Assisté	Niveau 2 Partiellement automatisé	Niveau 3 Automatisé sous conditions	Niveau 4 Hautement automatisé	Niveau 5 Entièrement automatisé
Explication	 Pieds libres	 Mains libres	 Yeux libres	 Sans conducteur, avec surveillance à distance	 Sans conducteur
Responsabilité	 Conducteur	 Conducteur	 Véhicule  Niveau de reprise par le conducteur	 Véhicule	 Véhicule
Exemple	Régulateur de vitesse adaptatif	Assistant de direction	Pilote autoroutier	Service de transport dans une zone d'exploitation définie	Service de transport sans restriction de zone

Les phases du projet AmiGo



Phase 0: travaux préparatoires en vue du lancement des courses automatisées

Dépôt à Altstätten

Transformation et extension du dépôt pour y accueillir quelque 30 postes de travail et 25 véhicules

Cartographie du réseau d'itinéraires

Création de la carte HD du réseau d'itinéraires sélectionné

Implication au plan local

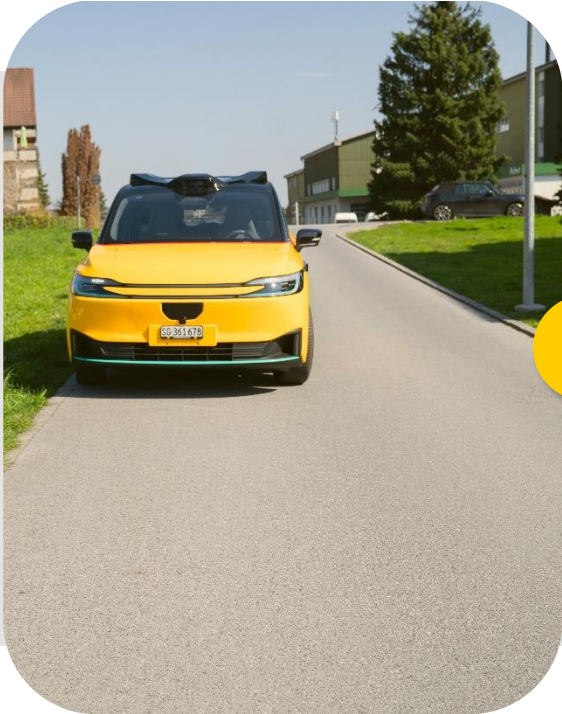
Implication active de la population, des cantons, des communes, des services de secours et des associations locales

Conception du parcours client

Élaboration du parcours client pour les premières courses d'essai avec des usagers-tests à bord



Phase 1: conduite avec une opératrice ou un opérateur de sécurité



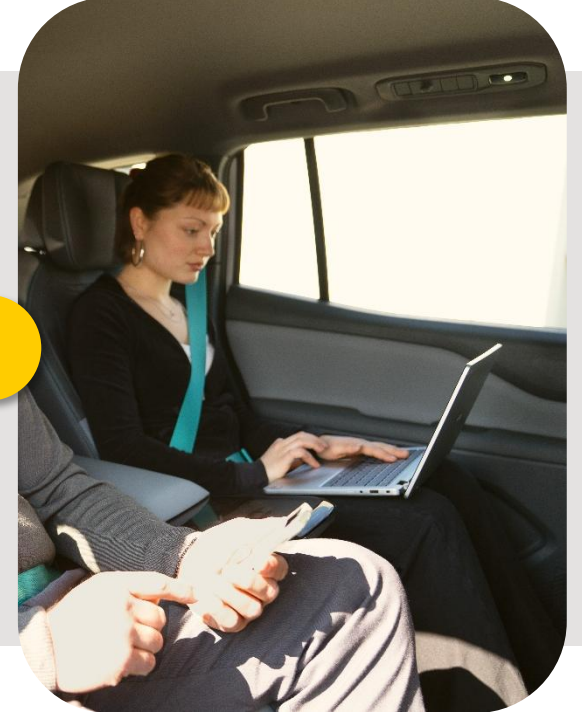
Réseau d'itinéraires



Horaires d'exploitation



Surveillance



Évaluation

La sécurité avant tout



- + Un concept de sécurité technique et opérationnel à plusieurs niveaux
- + Une surveillance permanente de l'état du véhicule
- + Des processus de sécurité documentés
- + Un parcours d'essai aménagé sur des terrains fermés à la circulation

Collaboration avec la population et les autorités de la région

- + Étroite coopération avec les cantons, les communes et la population
- + Collaboration avec la police, les services de secours et les gestionnaires d'infrastructure
- + Processus de sécurité et d'urgence coordonnés
- + Échanges d'informations réguliers





Responsabilité et transparence

- + Responsabilités définies par l'OFROU au sein du projet AmiGo
- + Processus d'annonce pour les événements particuliers
- + Collaboration étroite avec l'OFROU, y c. envoi de rapports réguliers
- + Communication transparente vis-à-vis de l'opinion publique et des médias

Inscription à la newsletter



postauto.ch/fr/amigo-nl

Session d'atelier

**Conséquence pour la formation
et la formation continue**

C'est parti!

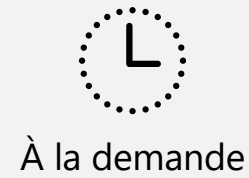


Base pour la session d'atelier

**Conséquence pour la formation
et la formation continue**

**Transport à la
demande
automatisé**

—
**La nouvelle
génération de
transports publics**



Break-Out-Sessions

Break-Out-Sessions

Point de rencontre à 13h50

Groupe 1 → Anker

Break-Out-Session: Changements dans la formation et la formation continue

Groupe 2 → Bubenbergr / Erlach

Break-Out-Session: Gestion des systèmes d'assistance

Groupe 3 → Plénière

Break-Out-Session: Rapport d'expérience avec l'AI

Groupe 4 → zone arrière plénière

Break-Out-Session: Véhicules autonomes

Exposé 20'
Rotation 5'

Évaluation des breakout sessions

Umgang mit Assistenzsystemen 1/2

SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE DANS LE BUS

LES 3 QUESTIONS ESSENTIELLES – RÉSUMÉ GÉNÉRAL



The central message box features two bus drivers, a man and a woman, both wearing blue uniforms with 'VÖV' on their chest. They are flanking a central text block. Above the text is a dark blue button labeled 'MESSAGE CENTRAL' and a shield icon with a steering wheel. The text is in French, emphasizing that the systems support but do not replace the driver's responsibility.

MESSAGE CENTRAL

Les systèmes d'aide à la conduite **soutiennent**.
Ils **ne remplacent pas**.
La responsabilité reste **toujours**
au conducteur et à la conductrice.



CONDUITE
PRÉVOYANTE



RESTER
ATTENTIF



PROTÉGER
LES PERSONNES



RESPECTER LES
DISTANCES DE SÉCURITÉ



PRENDRE SES
RESPONSABILITÉS



LA SÉCURITÉ
EST PRIORITAIRE

EXAMEN DE CONDUITE



« Nous formons des conductrices*eurs
professionnel*le*s **pour une vie
sûre et sans accident.** »

L'examen de conduite n'est
qu'une **étape utile** sur ce chemin.



Conclusion

Community Bus VöV
info@utp.ch

Perspectives

colloque d'échange de savoir et d'expériences 2027

25.08.2027



Un grand merci!

Verre de l'amitié