



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	193-2025
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2025.GRPARL.458
Déposée le :	01.09.2025
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Hebeisen-Christen (Münchenbuchsee, UDC) (porte-parole) Fuchs (Bern, UDC) Rappa (Burgdorf, Le Centre) Roggli (Rüschegg Heubach, Le Centre) Egger (Frutigen, PVL) Hegg (Lyss, PLR) Schär (Schönried, PLR) Martin (Täuffelen, UDF)
Cosignataires :	1
Urgence demandée :	Oui
Urgence accordée :	Non 04.09.2025
N° d'ACE :	230/2026 du 4 mars 2026
Direction :	Direction de la sécurité
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Vote point par point Point 1 : adoption et classement Points 2 à 4 : adoption sous forme de postulat

Introduction d'une procédure de certification des réparations dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif du canton de Berne est chargé des mandats suivants :

1. Créer les bases légales nécessaires à l'introduction d'une procédure de certification des réparations avec valeur légale dans le canton de Berne.
2. Habilitier les garages dont les compétences techniques sont attestées à certifier formellement la mise en conformité des véhicules, sous la surveillance de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) et de l'Office de la circulation routière et de la navigation du canton de Berne (OCRN).
3. Donner la possibilité aux détentrices et détenteurs de véhicules de choisir entre un contrôle subséquent officiel ou une certification de réparation par une entreprise reconnue.
4. Garantir l'assurance qualité par le biais d'audits indépendants et par l'envoi des certifications par voie numérique (confirmation) à l'OCRN.

Développement :

Le nombre de véhicules non expertisés a atteint un record historique dans le canton de Berne au cours des deux dernières années : en avril 2025, 83 788 véhicules n'avaient pas été expertisés, soit près de trois fois plus qu'il y a deux ans. Chaque année, ce sont environ 35 000 véhicules qui doivent passer un contrôle subséquent et quelque 40 000 autres qui présentent des défauts minimes uniquement. Pour ces manquements de moindre importance, il n'existe actuellement qu'une procédure par signature qui manque de structure et n'est ni standardisée ni vérifiable. Rien ne permet de garantir que les défauts ont vraiment été corrigés.

En ce moment, l'OCRN est en pleine restructuration. C'est une opportunité unique d'intégrer dans les structures cantonales l'instrument éprouvé qu'est la procédure de certification des réparations. Cette procédure est d'ores et déjà en vigueur dans 15 autres cantons.

Avantage de la procédure de certification des réparations :

- Pour l'OCRN :
 - Concentration sur les cas complexes
 - Réduction des retards dans les expertises (> 10 % du parc de véhicules)
 - Gain d'efficacité, les expertes et experts se concentrant sur les expertises plutôt que sur les contrôles subséquents
- Pour la branche :
 - Prestations supplémentaires pour les entreprises certifiées
 - Encouragement de structures décentralisées, en particulier dans les régions périphériques
 - Contrôles standardisés par le biais d'audits
- Pour la société :
 - Liberté de choix entre le contrôle subséquent officiel et la certification de réparation
 - Économies en termes de coûts et de temps, moins de trajets donc moins d'émissions
 - Augmentation de la sécurité du trafic par une mise en conformité fiable

L'idée de la procédure de certification des réparations n'est pas du tout de remplacer l'expertise officielle ; il n'y aurait pas de transfert de tâches régaliennes en matière d'admission à la circulation routière. Il s'agirait d'une preuve formelle technique de la mise en conformité dans les règles de l'art qui serait effectuée par les garages en vertu de l'article 33a de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Le canton resterait entièrement compétent pour constater la présence d'un défaut, ordonner sa réparation et déterminer les modalités de contrôle de cette dernière.

L'introduction d'une procédure de certification des réparations dans le canton de Berne comblerait une lacune, elle offrirait aux citoyennes et aux citoyens une liberté de choix appréciable et elle permettrait de réduire efficacement les retards, sans sacrifier la qualité ou la sécurité.

Motivation de l'urgence : il faut agir au plus vite pour éviter que le nombre de véhicules non expertisés ne continue de croître.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif est d'avis que les expertises de véhicules sont organisées efficacement dans le canton de Berne. Les retards en la matière sont principalement dus à l'augmentation constante du parc de véhicules, qui se traduit par une hausse des expertises. Parallèlement à cette tendance, les véhicules de plus de dix ans restent nombreux et leurs contrôles

périodiques ne baissent donc pas. La tâche se trouve encore compliquée par le manque de personnel qualifié pour l'expertise de véhicules. Enfin, la pause forcée imposée par la pandémie de COVID-19 se fait toujours sentir : durant la phase de confinement, les expertises et les examens de conduite ont été suspendus pendant près de dix semaines. Après le confinement, les offices de la circulation routière ont dû transférer des ressources vers les examens pratiques de conduite afin de mettre en œuvre certaines dispositions de la révision des prescriptions relatives au permis de conduire (OPERA-3).

L'introduction d'une procédure de certification des réparations dans le canton de Berne a déjà été largement discutée à la suite de précédentes interventions parlementaires (voir [motion 251-2017](#)). Elle a été rejetée, notamment pour préserver la séparation des pouvoirs : l'expertise et la réparation des véhicules doivent être assurées par deux entités distinctes. Ce principe reste un élément important du dispositif bernois aujourd'hui.

Les motionnaires avancent désormais l'argument d'une réduction des retards dans les expertises pour justifier l'introduction d'une procédure de certification des réparations. Or, l'exemple du canton de Zurich montre bien que les retards ne s'en trouvent pas automatiquement réduits. La gestion des retards dépend plutôt des capacités disponibles, tant sur le plan des ressources humaines que des infrastructures. Ainsi, une réduction durable des retards implique la création de capacités supplémentaires dans le domaine des expertises.

Le Conseil-exécutif est néanmoins disposé à étudier en détail l'introduction d'une procédure de certification des réparations en consultant les parties prenantes concernées. Il répond comme suit aux points soulevés dans la motion.

Point 1

Le Conseil-exécutif estime que l'introduction d'une procédure de certification des réparations trouve une base légale suffisante à l'article 33a de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41). Cela étant, il considère que le droit fédéral ne permettrait pas d'établir une procédure dont le résultat serait contraignant. Car en définitive, ce sont bien les cantons qui sont chargés par le législateur de veiller à ce que les échéances des expertises soient respectées et que les tâches déléguées soient exécutées conformément aux prescriptions.

Comme, de l'avis du Conseil-exécutif, les bases légales actuelles sont suffisantes pour introduire une procédure de certification des réparations, il propose au Grand Conseil d'adopter et de classer le point 1.

Points 2 à 4

Le Conseil-exécutif juge essentiel de procéder d'abord à une étude incluant les parties prenantes concernées afin de déterminer la valeur ajoutée réelle d'une procédure de certification des réparations, sa faisabilité humaine, financière et technique, et ses modalités. De l'avis du Conseil-exécutif, seule une telle étude pourrait fournir les bases nécessaires pour décider ou non d'introduire une procédure de ce type.

L'effet bénéfique d'une procédure de certification des réparations sur la réduction des retards d'expertise dépend fortement de l'usage que la clientèle en fait. Or, cet usage dépend à son tour tout aussi fortement des avantages apportés par la procédure en gains de temps et d'argent. Il faudra par ailleurs déterminer les ressources que l'OCRN devrait consacrer à la gestion et à l'assurance qualité de la procédure, mais aussi aux contrôles subséquents qu'il continuerait d'assurer afin de remplir sa mission légale en faveur de la sécurité routière. En outre, il conviendra de maintenir le principe de bonne gouvernance selon lequel les expertises

et les réparations doivent être réalisées par deux entités distinctes. Enfin, on ne pourra faire l'économie d'une analyse approfondie du rapport coûts/avantages.

Étant donné les explications qui précèdent, le Conseil-exécutif propose au Grand Conseil d'adopter les points 2 à 4 sous forme de postulat.

Destinataire

– Grand Conseil