

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 251-2017
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2017.RRGR.681

Déposée le: 17.11.2017

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Fuchs (Bern, UDC) (porte-parole)
Hofer (Bern, UDC)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 332/2018 du 28 mars 2018
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Décongestion des services de contrôle automobile: certificat de réparation au lieu d'un contrôle subséquent

1. Le Conseil-exécutif est chargé d'élaborer une convention ou un contrat entre l'Union professionnelle de l'automobile et le Centre d'expertises et d'examens concernant la délégation de compétence à des garages qualifiés pour la réalisation des expertises et l'établissement de certificats de réparation.
2. L'Office de la circulation routière et de la navigation du canton (OCRN, Centre d'expertises et d'examens) est chargé de mettre sur pied, en partenariat avec l'Union professionnelle bernoise de l'automobile, une offre conforme aux besoins de la clientèle qui régleme le transfert aux entreprises accréditées de la compétence de réaliser les contrôles subséquents et d'établir un certificat de réparation (procédure de certification des réparations).

Développement :

Le Centre d'expertises remettra au détenteur ou à la détentrice du véhicule un rapport d'expertise l'informant des défauts constatés ainsi que la liste des garages accrédités par l'Union

professionnelle de l'automobile et autorisés à garantir l'exécution des réparations conforme aux prescriptions.

Cela permettra aux garages accrédités de procéder aux réparations nécessaires sur la base de la liste et de certifier que tous les défauts constatés par le service des automobiles du canton ont été corrigés.

Cela présente un intérêt décisif tant pour le garagiste que pour la détentrice ou le détenteur du véhicule : le garage certifiera simplement que le véhicule incriminé a fait l'objet des réparations adéquates, tandis que la détentrice ou le détenteur évitera de devoir retourner au Centre d'expertises et de perdre du temps.

Près de 50 000 contrôles subséquents seront ainsi supprimés chaque année. Avec ce changement, l'OCRN facilitera la procédure pour ce type de contrôles et pourra consacrer plus de ressources aux contrôles périodiques.

Les membres de l'Union suisse de l'automobile satisfaisant aux normes de qualité propres à l'association professionnelle ainsi qu'à celles de l'OCRN pourront s'annoncer pour figurer dans la liste des garages accrédités. L'OCRN effectuera des contrôles ponctuels des garages et des réparations.

Le Centre d'expertises ne devra plus procéder à des contrôles subséquents que dans des cas exceptionnels, sauf si le détenteur ou la détentrice le demande expressément. Cette simplification de la procédure représente une plus-value tant pour les détenteurs et détentrices de véhicules que pour les garages, et a pour effet de désengorger le Centre d'expertises.

La procédure de certification des réparations est d'ores et déjà pratiquée dans les cantons de Thurgovie, de Glaris, des Grisons et de Saint-Gall.

Réponse du Conseil-exécutif

1. Bases légales

L'exécution d'expertises de véhicules (dont font partie les contrôles subséquents de véhicules non conformes, à titre d'expertises partielles) est exclusivement régie par les prescriptions fédérales sur la circulation routière.

Les véhicules dotés de plaques de contrôle admis à la circulation sont soumis périodiquement à un contrôle officiel, que l'autorité d'immatriculation peut confier à des entreprises ou à des organisations qui en garantissent l'exécution selon les prescriptions (art. 33, al. 1 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, OETV ; RS 741.41). La teneur de ce contrôle est fixée à l'alinéa 1^{bis} et sa périodicité, à l'alinéa 2. L'alinéa 8 exige que les contrôles subséquents se conforment au système d'assurance qualité fixé conjointement par les cantons.

Seuls les experts et expertes de la circulation peuvent effectuer des contrôles officiels de véhicules, dans le respect des conditions énoncées aux articles 65 et suivants de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC ; RS 741.51) et à l'annexe 7 de cette dernière. Les personnes qui en sont chargées doivent avoir suivi la formation puis réussi l'examen prévus aux articles 66 et 67 OAC. Par ailleurs, elles n'y sont autorisées et ne peuvent

procéder aux contrôles subséquents nécessaires que lorsqu'elles remplissent les conditions fixées par l'article 68a OAC. Leur formation, jusqu'à l'obtention du diplôme, dure environ un an. Après cela, elles doivent se perfectionner régulièrement.

La législation suisse s'aligne à cet égard sur les conditions du droit européen applicable aux centres d'expertises et à leurs collaborateurs pour ce qui est du trafic international (directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014).

En cas de délégation d'expertises complètes ou partielles à des organisations tierces, le respect des prescriptions légales doit être assuré.

2. Organisation dans le canton de Berne

Le canton de Berne dispose de centres d'expertises et d'examens sur les sites de Berne, Ostermundigen, Thoune, Orpund et Bützberg, et de centres d'expertises décentralisés pour voitures automobiles légères à Malleray, Bärau, Berthoud et Interlaken. Pour les poids lourds, outre les centres d'expertises d'Ostermundigen et de Berthoud, les sites de Frutigen, Gstaad et Langnau sont à disposition. Les experts et expertes de l'Office de la circulation routière et de la navigation du canton de Berne (OCRN) se rendent par ailleurs en de nombreux autres lieux pour expertiser des véhicules d'entreprises dotées d'un parc automobile important, disposant d'infrastructures adaptées et procédant elles-mêmes à la planification des dates des contrôles. Enfin, les expertises des véhicules agricoles et des véhicules de travail sont menées sur environ 80 sites. La densité de ce réseau régional répond par conséquent aux besoins tant des entreprises que des particuliers.

Les experts et expertes de la circulation de l'OCRN respectent intégralement les conditions légales applicables à l'engagement, à la formation et au perfectionnement. L'OCRN a obtenu la certification ISO selon la norme 9001 :2015 et l'accréditation selon la norme ISO 17020 en sa qualité de service d'inspection des véhicules routiers et embarcations ainsi que des entreprises procédant aux contrôles garage. Pour tous les types d'expertises (y c. contrôles subséquents), l'infrastructure et les processus répondent aux exigences du système d'assurance qualité prévu par l'OETV et appliqué à l'échelle suisse (SAQasa). Les conditions applicables à l'échelon international en matière d'expertises sont pleinement respectées.

Le canton de Berne fait usage depuis 1984 de la possibilité de déléguer des contrôles (y c. contrôles subséquents) au sens de l'article 33, alinéa 1 OETV dans le cadre d'un accord passé avec le TCS. Ce dernier n'exécute toutefois aucune réparation et cette prestation est réservée à ses membres (env. 13 000 expertises par an sur les sites de Bienne, Ittigen, Langenthal, Langnau et Thoune-Allmendingen). La mise en œuvre du système d'assurance qualité est conforme à l'OETV. Depuis début 2017, l'échange des informations entre le système de planification du TCS et l'application spécialisée SUSA (y c. système auxiliaire MOFIS) est totalement automatisé et les frais de gestion des données en résultant pour l'OCRN sont pris en charge par le TCS. Les experts du TCS suivent la même formation intensive que les experts cantonaux de la circulation et tant eux-mêmes que les centres d'expertises concernés font l'objet d'audits réguliers menés par les responsables de l'OCRN pour veiller au respect des dispositions légales et de l'assurance qualité.

3. Résultat de l'expertise

On peut généralement s'attendre à ce qu'un véhicule soit préparé par un spécialiste en vue de l'expertise et qu'ainsi, il fonctionne parfaitement, réponde aux prescriptions et passe le contrôle

périodique sans présenter de défauts rédhibitoires. Si – comme l'a supposé le législateur – des vérifications et des travaux d'entretien sont effectués avant l'expertise, un contrôle subséquent est inutile. Le résultat de l'expertise est consigné dans un procès-verbal, avec les points incriminés.

Si des défauts mineurs sans influence sur la sécurité d'utilisation du véhicule sont relevés, les détenteurs et détentrices peuvent s'engager par leur signature à y faire remédier dans les dix jours suivant l'expertise. Cette dernière est alors considérée comme réussie et n'exige aucun suivi par l'OCRN : partant, aucune expertise partielle n'a lieu ultérieurement. De nombreux cantons appliquent cette procédure et une statistique récemment diffusée dans l'émission de télévision alémanique *Kassensturz* montre de surcroît que le canton de Berne l'applique de manière plus favorable aux clients que partout ailleurs (2017 : env. 40 000 cas).

Lorsque le contrôle révèle de graves défauts ou un danger, on considère que le véhicule ne l'a pas réussi. Avant de clore l'expertise, la personne responsable décide, en fonction du nombre et du type des défauts, si le véhicule doit être retiré de la circulation ou s'il doit subir une nouvelle expertise complète ou un contrôle subséquent pour garantir son utilisation sans danger et le respect des normes. Lorsqu'un véhicule a des défauts n'occasionnant aucun danger concret et immédiat, il peut être encore utilisé environ un mois, mais doit être remis en état sans délai puis soumis à une nouvelle expertise dans le cadre de la surveillance technique. La date du contrôle subséquent peut être choisie librement dans les 30 jours (à compter de la première expertise) par les détenteurs ou les professionnels chargés de la réparation, dans des plages horaires déterminées.

4. Problèmes posés par une « procédure de certification des réparations » et conditions applicables

Le terme même de « procédure de certification des réparations » laisse entendre qu'une liste de défauts exhaustive a été établie au terme du contrôle périodique, dont les points devraient être traités et les travaux correspondants, certifiés. Or, à cet égard, les auteurs de la motion passent sous silence la principale raison d'être du contrôle subséquent, qui est de veiller à la qualité des travaux effectués et à leur conformité sous l'angle de la sécurité du trafic et du respect de la législation. Légalement, il s'agit d'une expertise partielle découlant du contrôle périodique complet décrit plus haut.

Des réparations et rectifications peuvent être exécutées de multiples manières, dans une qualité très variable et au moyen de pièces détachées très diverses, ce qui n'est pas sans influence sur les frais facturés aux détenteurs des véhicules. Dans ce contexte, il faut notamment se souvenir que les réceptions par type excluent en partie le montage de pièces détachées ou d'équipements lorsque des garanties spécifiques du constructeur ou des rapports établis par divers centres d'expertises font défaut.

A la lumière des critères reconnus au niveau international, on s'aperçoit que, pour prévenir les conflits d'intérêt et mettre en œuvre l'assurance qualité, il convient de s'en tenir au principe d'une séparation stricte entre les travaux de réparation et le contrôle qui en est fait. Les garagistes ont pour habitude d'établir des relations étroites et durables avec leur clientèle : les prestations de réparation et de service (au sens de service après-vente) ont notamment pour objectif de s'assurer les bonnes grâces du client vis-à-vis de la marque ou de l'entreprise, de l'inciter à revenir se fournir auprès de ces dernières, en bref : de le fidéliser. Des entretiens menés avec les responsables de la section bernoise de l'Union professionnelle suisse de l'automobile et de

grands garages montrent que cet aspect commercial plaide très clairement en défaveur de la procédure préconisée par les auteurs de la motion. La notion de « satisfaction de la clientèle » en lien avec la qualité de l'exécution de travaux d'entretien obéit à des principes relevant de l'économie de marché et ne vise pas en premier lieu la réalisation d'objectifs de politique des transports – en lien avec la sécurité générale du trafic et la protection de l'environnement – au sens des dispositions légales. Par ailleurs, les voix s'élevant actuellement au sein d'associations de consommateurs pour réclamer un contrôle accru de l'Etat sur les producteurs de véhicules et les entreprises apparentées, en lien avec la manipulation des mesures des gaz d'échappement, rappellent on ne peut plus clairement qu'un simple autocontrôle ne garantit pas l'efficacité requise.

La délégation d'expertises et de contrôles subséquents de véhicules à des institutions qui assurent parallèlement la fonction d'ateliers de réparation exigerait du canton, à qui incomberait la mise en œuvre de ce système, une activité de surveillance d'une ampleur considérable. La limitation à des contrôles ponctuels dans certaines entreprises et la restriction des contrôles subséquents officiels sur demande des détenteurs et détentrices de véhicules ne répondent absolument pas aux exigences requises en termes de qualité. Les associations du secteur de l'automobile ne connaissent à ce jour aucune « procédure de certification » applicable aux entreprises affiliées, comme cela est suggéré par le texte de la motion. L'Union professionnelle de l'automobile devrait, en sa qualité de partenaire contractuel du canton et d'instance responsable du respect des dispositions contractuelles, définir les exigences applicables aux exploitations concernées et en vérifier l'application dans le cadre d'un système regroupant l'assurance qualité, la formation et le perfectionnement. Les entreprises n'appartenant pas à cette association ne pourraient pas être exclues d'une telle procédure, dès lors que les conditions légales et contractuelles seraient remplies. La couverture des coûts engendrés par les mesures de surveillance étatique et privée devrait être assurée, conformément au principe de causalité, en sus de celle des frais actuels. Or, on sait d'expérience que dans un tel contexte, un recouvrement est ardu.

Dans aucun des cantons évoqués par les auteurs de la motion, les contrôles subséquents effectués par les garages en application de la « procédure de certification des réparations » ne sont effectués par des experts ou expertes de la circulation formés à cet effet. Les prescriptions légales ne sont donc pas respectées. Au cours des dernières années, l'OCRN a automatisé les processus d'examens pour conducteurs et d'expertises de véhicules en misant sur une compatibilité maximale des canaux informatiques. A cet égard, toutes les informations sur les expertises sont à disposition des experts et expertes de la circulation sur tablette. Tant la préparation que le suivi sont entièrement automatisés. Dès lors, l'efficacité s'en trouve largement améliorée.

L'introduction d'une procédure de certification dans des garages signifierait que l'OCRN se verrait contraint de recommencer à saisir manuellement les résultats des expertises dans la base de données prévue à cet effet, pour que les contrôles subséquents périodiques puissent être achevés et que les informations qui en découlent soient transmises aux systèmes de l'Office fédéral des routes. Un système de transmission automatique des données – analogue à la solution existant depuis 2017 avec le TCS – ne serait pas réalisable à un prix raisonnable. Les garages ne disposent en effet pas de systèmes uniformes : c'est là un élément confirmé par les cantons qui ont dû instaurer une procédure de certification des réparations. Pour le canton de Berne, cela entraînerait vraisemblablement une augmentation considérable des frais, en matière de personnel et d'acquisition. Toutefois, l'OCRN ne dispose actuellement pas de ressources à cette fin.

Conclusion

Sur environ 230 000 véhicules expertisés, plus de 40 000 réussissent le contrôle périodique ou l'expertise facultative la première fois parce que leurs détenteurs et détentrices s'engagent par leur signature à faire remédier dans les dix jours à des défauts mineurs. 35 000 autres véhicules doivent être signalés chaque année pour des défauts. Sur ce nombre, quelque 5000 doivent subir une expertise subséquente ou un contrôle subséquent complet exigeant de convenir formellement d'un rendez-vous. Les 30 000 autres sont présentés au contrôle subséquent dans les créneaux horaires disponibles auprès des divers sites d'expertise. Environ 2000 véhicules doivent se présenter chaque année à un second contrôle subséquent, des défauts ayant encore été relevés lors du premier. Dès lors, le nombre de 50 000 véhicules évoqué dans la motion n'est pas conforme à la réalité.

Dans le canton de Berne, les structures menant à bien les expertises sont efficaces et couvrent leurs frais. La certification et l'accréditation représentent une garantie durable de qualité, indépendamment du lieu, de l'horaire et de la personne. La bonne répartition des sites d'expertises entre les régions garantit des trajets relativement courts et la planification des contrôles subséquents est souple. Des sondages représentatifs effectués auprès de la clientèle démontrent clairement que le système est bien accepté et que les clients tant professionnels que privés sont satisfaits de la qualité des prestations de l'OCRN. Les expertises sont effectuées dans le respect des prescriptions légales et avec le discernement nécessaire, ce que reflète par ailleurs le nombre d'expertises réussies (y c. procédure par signature).

Le retard dans le traitement de dossiers n'exige pas que des mesures soient prises, ni en matière de politique des transports ni sur le plan de la gestion. Depuis l'introduction des nouveaux délais d'expertise par la Confédération, applicables depuis le 1^{er} février 2017, le canton de Berne n'affiche plus aucun retard dans le traitement des types de véhicules à prendre en compte en matière de sécurité du trafic. Des retards mineurs sont à signaler concernant les véhicules agricoles et les véhicules de travail (env. 2000 unités), mais les services concernés s'attèlent à les réduire en prenant en compte l'activité saisonnière.

Les « procédures de certification des réparations » appliquées dans les cantons cités par les auteurs de la motion ont été introduites en premier lieu pour réduire le retard dans le traitement des dossiers, ajuster le système aux contraintes de calendrier des détenteurs de véhicules (auparavant, les contrôles subséquents n'étaient possibles que sur rendez-vous) et de la répartition inégale des sites d'expertise entre les régions.

A long terme, les frais facturés aux détenteurs et détentrices pour la mise en conformité de leurs véhicules à la suite d'un contrôle subséquent augmenteraient, si les tâches requises – lesquelles ne se limitent pas à la seule réparation – étaient transférées à des entreprises à but lucratif. Par ailleurs, les frais de conservation des données et de surveillance par le partenaire contractuel devraient eux aussi être répercutés sur les personnes concernées, selon le principe de causalité.

Les méthodes de travail très efficaces de l'OCRN, fondées sur des processus garantissant la compatibilité informatique des canaux utilisés, seraient fortement entravées par l'introduction d'une « procédure de certification des réparations » au sein d'entreprises privées, laquelle ne peut être intégrée au système en vigueur, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires sans présenter d'utilité pour le client.

Globalement, le transfert de tâches envisagé par la motion porterait gravement atteinte à la qualité de la mise en œuvre de la politique des transports en matière de sécurité et de protection de

l'environnement. Pour les clients, tant professionnels que privés, les inconvénients l'emporteraient sur les avantages. Partant, le Conseil-exécutif propose le rejet de la motion.

Destinataire

- Grand Conseil