
Défis se posant aux autorités responsables de l'homologation à la circulation pour ce qui est des expertises de véhicules et des examens de conduite

Etat des lieux et perspectives

I. Situation initiale

1. Remarques préliminaires

Les autorités responsables de l'homologation à la circulation (ci-après les autorités d'immatriculation) – selon la terminologie cantonale, il peut s'agir des services des automobiles ou des offices de la circulation routière – sont chargées de délivrer les autorisations de circuler aux personnes et aux véhicules. A l'occasion de contrôles techniques, elles vérifient la sécurité de fonctionnement des véhicules en circulation ou de ceux appelés à l'être.

Elles font par ailleurs passer les examens de conduite théoriques et pratiques ainsi que les contrôles médicaux d'aptitude à la conduite et mettent en œuvre les mesures prévues (avertissements, retraits de permis, interdictions de circuler, cours d'éducation routière etc.).

Elles octroient en outre les autorisations nécessaires aux véhicules et aux transports spéciaux ainsi que, dans certains cantons, celles requises pour circuler le dimanche et de nuit.

Au-delà de ces tâches ayant un impact direct sur la sécurité routière, elles sont enfin chargées de l'appel et du recouvrement des redevances routières cantonales et de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds.

Les prescriptions cantonales en matière de finances et de personnel peuvent influencer considérablement la manière dont ces tâches sont menées à bien. Le présent rapport vise à mettre en lumière *les défis qui en découlent* pour ce qui est des expertises de véhicules et des examens de conduite étant donné que c'est là qu'existent les manques les plus notables.

2. Expertises de véhicules

L'art. 33, al. 1 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, RS 741.41) prévoit que tous les véhicules admis à circuler avec des plaques de contrôle sont soumis périodiquement à un contrôle subséquent officiel, dont la périodicité est fonction du type de véhicule concerné (art 33, al. 2 OETV). Les motocycles, voitures de tourisme, véhicules de livraison et minibus, qui représentent en volume les principales catégories de véhicules, doivent ainsi être contrôlés quatre ans après la première mise en circulation, puis trois ans après, puis tous les deux ans (4-3-2-2). Les véhicules à moteur lourds dont le poids total dépasse 3,5 tonnes et dont la vitesse maximale autorisée dépasse 45 km/h, à l'instar des camions ou des autocars, sont pour leur part soumis à un contrôle annuel.

Les dernières études en date montrent que, malgré les prescriptions en vigueur, près de 30% (soit quelque 1,5 million d'unités) des véhicules soumis à une obligation de contrôle 4-3-2-2 sont présentés en retard à l'expertise. Suivant les cantons, ces retards touchent 12 à 40% du parc de véhicules. Ceci s'explique notamment:

- par l'augmentation continue du parc de véhicules;
- par la modification des prescriptions, par exemple
 - o du fait de la transposition de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE (obligation annuelle de contrôle pour les véhicules à moteur lourds)
 - o et de l'intégration dans les contrôles des véhicules de transport public;
- par l'augmentation sensible, évolution des taux de change oblige, du nombre de véhicules importés à contrôler;
- par la réticence des cantons à accroître les ressources en personnel et en infrastructures;
- par l'allongement de la durée de formation et de perfectionnement des experts de la circulation du fait l'évolution très rapide que connaissent les techniques automobiles et les tâches d'assurance de la qualité.

S'agissant des véhicules soumis à un contrôle annuel, les retards sont en revanche peu nombreux.

La Confédération n'a jusqu'ici pas jugé opportun d'agir contre les retards pris par les contrôles tant il est vrai que les évolutions techniques dans le domaine des véhicules et le renforcement des prestations de garantie se traduisent par un très bon état général des véhicules à l'issue de la première période de contrôle et que les défaillances techniques constituent une cause d'accidents extrêmement marginale. Il faut néanmoins s'attendre à ce que toute aggravation des retards se traduise à plus ou moins brève échéance par une réaction de la part des pouvoirs publics.

3. Examens de conduite

Les experts de la circulation sont également formés à faire passer les examens de conduite et ce, afin qu'ils soient en mesure de remplir cette mission légale comme il se doit.

II. Aspects politiques et microéconomiques

1. Aspects politiques

S'agissant des expertises de véhicules, plusieurs modifications ne concernant pas directement les travaux d'expertise ont été discutées ces dernières années. Au niveau fédéral et cantonal, il a ainsi souvent été suggéré d'ouvrir le marché de l'expertise de véhicules à des organismes privés. Toutes ces propositions ont toutefois été refusées au motif que celui qui expertise ne répare pas et inversement. Il s'agit d'ailleurs là d'une philosophie qui correspond à celle de l'UE.

Toutefois, de nouvelles interventions en ce sens sont à prévoir au cours des années qui viennent au titre de la dérégulation et de la réduction de la quote-part de l'Etat. Sur ce dernier point, les efforts visant à réduire le rôle de l'Etat par exemple via la délégation des expertises à des tiers ne sont pas contestables sur le fond, mais il faut savoir qu'une mesure de ce type est susceptible de faire grimper les coûts supportés par les détenteurs de véhicules car les cantons ne sont autorisés à demander, au maximum, qu'un défraiement correspondant au total des coûts là où les entreprises privées sont, elles, à la recherche de bénéfices. Dès lors, seules les expertises «rentables» sont externalisables, les plus exigeantes restant du ressort des organismes d'homologation, lesquels doivent donc malgré tout conserver les infrastruc-

tures nécessaires. Par ailleurs, une telle libéralisation aurait des conséquences en termes d'intensification de la surveillance destinée à garantir la qualité, ce qui n'irait pas sans entraîner des surcoûts. Car rappelons-le, les expériences faites en Suisse et à l'étranger montrent clairement que cela n'est pas envisageable sans surveillance.

2. Aspects microéconomiques

Les interventions des experts de la circulation pour ce qui est de l'expertise des véhicules et des examens de conduite sont d'une grande importance économique pour les cantons dans la mesure où les revenus ainsi générés contribuent de manière significative au financement de l'infrastructure (informatique, bâtiments etc.).

Conformément aux principes de la couverture des coûts et de l'équivalence, les émoluments facturés doivent être établis en fonction des critères de coût suivants:

- temps consacré à l'expertise effective par les experts de la circulation;
- coûts liés à l'infrastructure (par exemple, bâtiments et installations de contrôle, véhicules d'accompagnement);
- dépenses liées à la planification des expertises (convocation, report du rendez-vous d'expertise);
- enregistrement et gestion des données relatives aux véhicules, aux conducteurs et aux expertises (logiciel d'exploitation) et synchronisation avec les applications fédérales (MOFIS, FABER, ADMAS);
- assurance qualité, y compris collecte de données;
- équipement des experts de la circulation;
- formation et perfectionnement des experts de la circulation.

Les comparaisons entre les frais d'expertise d'un canton à l'autre et les écarts qu'elles révèlent font souvent débat et suscitent l'incompréhension du public. A noter toutefois que ces écarts s'expliquent par les différentes structures de coûts des autorités d'immatriculation.

III. Exigences à venir

1. Expertises de véhicules

Il convient de tabler sur une augmentation à venir du parc de véhicules d'environ 1 à 2% (environ 81 000 véhicules) par an. Dans ce contexte, la formation continue des experts de la circulation représente un défi de taille car ces spécialistes doivent se tenir au fait des évolutions techniques sur une période de plus de 30 ans. Un besoin auquel l'offre de formation complémentaire de l'asa – repensée dans le cadre de la révision de son concept de formation – devrait permettre de répondre. En plus de cela, certains cantons vont devoir prendre des mesures destinées à résorber les retards, parfois importants, qui existent.

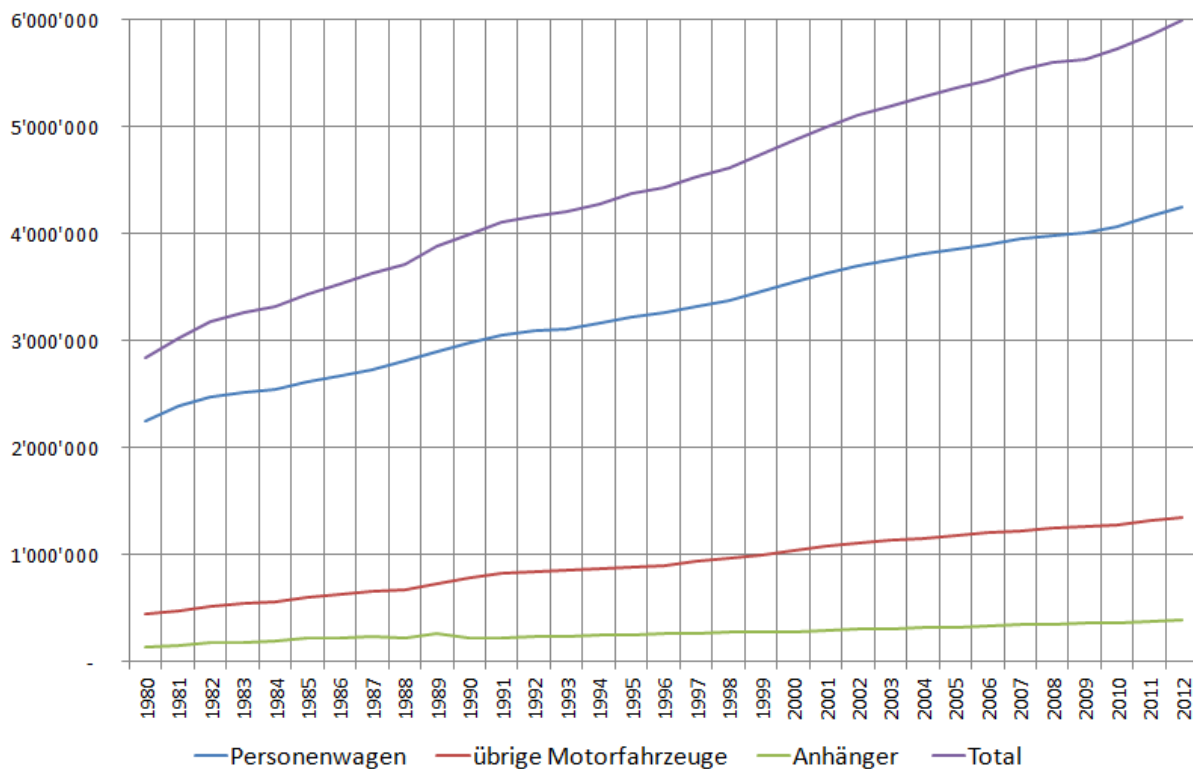
2. Examens de conduite

L'adoption de l'ordonnance sur les moniteurs de conduite a pour but une amélioration qualitative des compétences de ces derniers, et la formation initiale et continue des experts de la circulation doit suivre cette évolution. Le projet OPERA 3 (1^{re} phase de la formation des conducteurs) va entraîner de nouvelles exigences à l'égard des compétences examinatoires des experts de la circulation et, dès lors, de leur formation initiale et continue. Et le projet prévoit également de rallonger la durée de l'examen de conduite.

IV. Chiffres clés

1. A propos du parc de véhicules

Le nombre de véhicules en circulation a presque doublé entre 1983 et 2012. Sur cette période, le nombre des véhicules individuels a ainsi progressé de plus de 1,7 million d'unités (+70%) et celui des autres véhicules à moteur (véhicules lourds, motocycles, véhicules agri-



coles etc.) a même bondi de 150%.

Fig. 1: évolution du parc de véhicules depuis 1980 (source: ofs)

Et les dix dernières années ont vu une augmentation de quelque 800 000 véhicules (+15%), dont 500 000 (+13%) véhicules individuels.

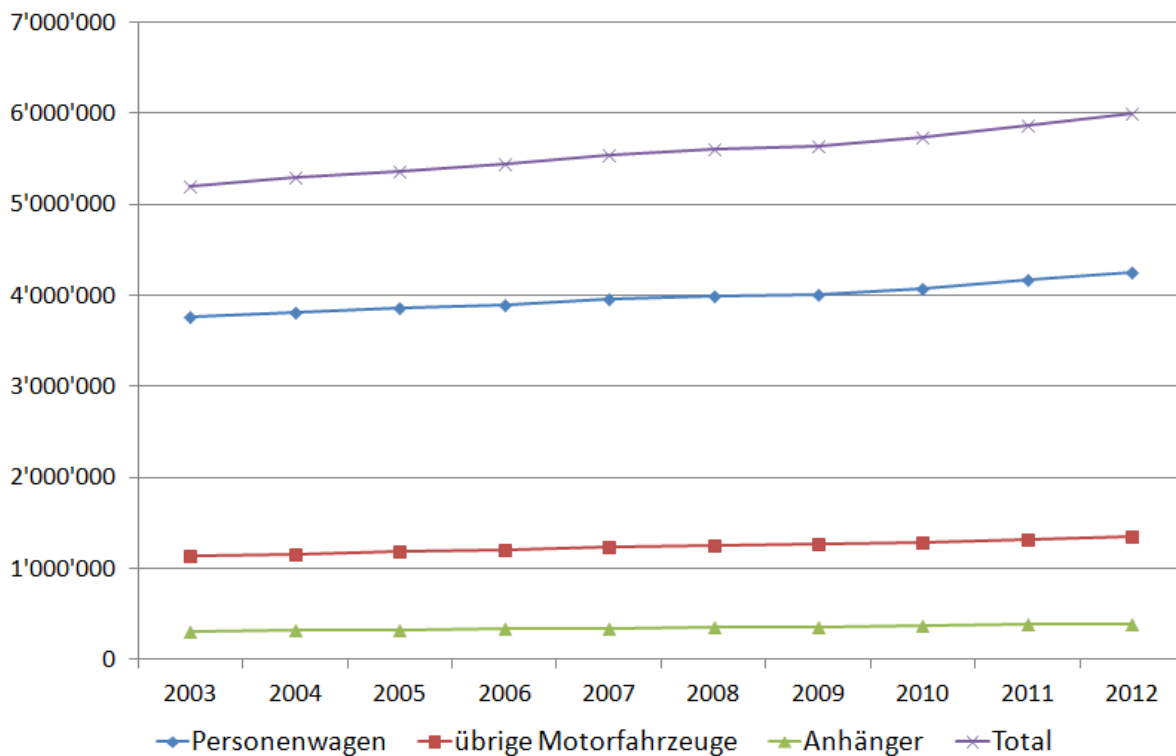


Fig. 2: évolution du parc de véhicules de 2003 à 2012 (source: ofs)

2. A propos des examens de conduite

S'agissant des examens de conduite, les besoins en termes de capacités pour les examens pratiques (catégorie B) ont augmenté de 13 430 ces dix dernières années.

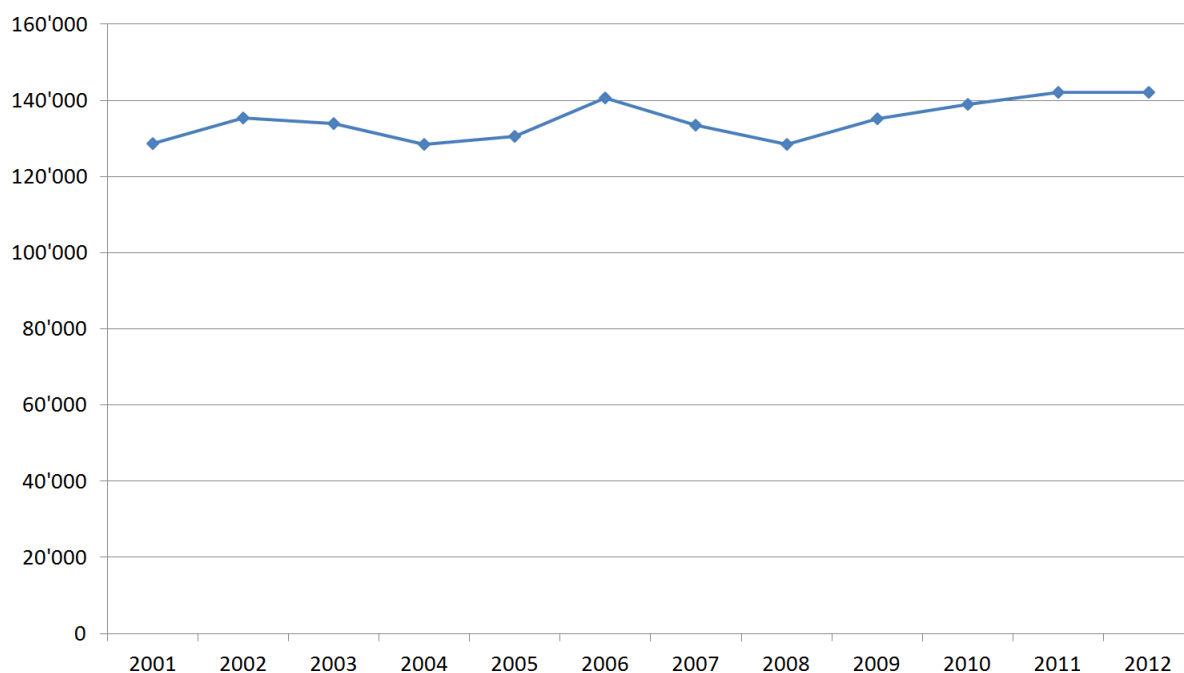


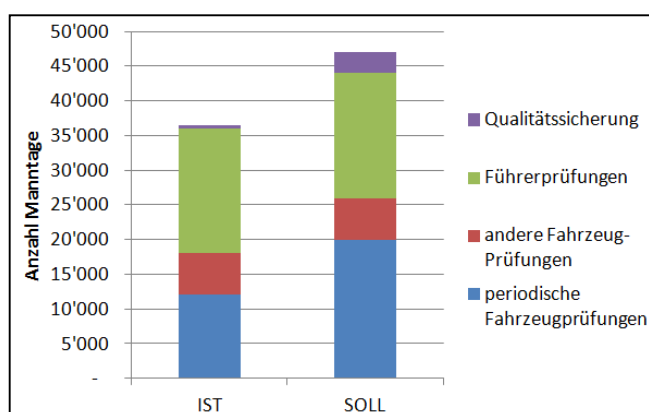
Fig. 3: évolution du nombre d'exams de conduite de 2001 à 2012 (cat. B uniquement)

3. A propos des besoins en experts de la circulation

Les prescriptions légales impliquent l'expertise de quelque 2 millions de véhicules chaque année (août 2012). A quoi se rajoute le fait que de nombreux véhicules sont soumis à une expertise volontaire n'entrant pas dans le champ de la périodicité prescrite par la loi (en raison d'une vente à venir, de modifications techniques, ou encore pour des véhicules importés etc.). Ceci est confirmé par le nombre total d'expertises de véhicules effectuées chaque année en Suisse, qui est estimé à 1,8 million.

Les méthodes de calcul n'étant pas partout les mêmes, il est toutefois difficile d'établir des comparaisons entre les retards existant entre les différents cantons. Seules des estimations reposant sur les données individuelles communiquées par les cantons et sur celles du Système fédéral d'information sur les véhicules (MOFIS) sont donc possibles. Toutes catégories de véhicules confondues, les estimations font ainsi état de près de 800 000 véhicules qui ne seraient pas présentés en temps et heure à l'expertise obligatoire. Et, outre le fait que ce retard doit être rattrapé, il convient de tenir compte du fait que le parc ne cesse de progresser et que les besoins en capacités suivent donc la même courbe.

En résumé, les besoins en termes d'experts de la circulation sont les suivants:



Sur la foi de ce qui précède, il manque actuellement aux autorités d'immatriculation 30% des capacités dont elles auraient besoin pour s'acquitter comme la loi l'exige des tâches d'expertise et d'exams de conduite.

Fig. 4: besoins en experts de la circulation

V. Mesures

1. Expertises de véhicules

1.1 Contrôle des intervalles d'expertise

Jouer sur les intervalles d'expertise permettrait d'influer sur les capacités d'expertise. En réponse à des interventions parlementaires, l'Office fédéral des routes (OFROU) a donc été chargé par la Confédération de réexaminer les intervalles actuels pour les expertises de véhicules (groupe de travail OFROU-asa). Aucune diminution importante n'est toutefois à attendre sur le front des besoins en termes de capacités.

1.2 Délégation à des tiers

Aux termes de l'art 33, al. 1 OETV, l'autorité d'immatriculation a la possibilité de confier les contrôles subséquents à des entreprises ou organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions. Différents cantons ont fait usage de cette possibilité en confiant ces tâches à des sections du TCS, à une section de l'UPSA ou à un garage.

En principe, les organismes privés ne sont toutefois intéressés que par l'expertise des véhicules les plus récents. Lorsqu'elles sont plus exigeantes (véhicules spéciaux ou anciens), les activités d'expertise ne sont pas rentables pour des tiers du fait du savoir et de l'expérience qu'elles impliquent au niveau des experts, des activités de contrôle plus importantes et minutieuses qui vont de pair et des infrastructures qu'elles nécessitent. Elles demeurent dès lors du ressort des autorités d'immatriculation.

Disposant eux-mêmes de ressources limitées, les cantons voient dans la délégation à des tiers la possibilité de tenir la périodicité des expertises obligatoires. Pour autant, la délégation doit se faire en fonction du droit en vigueur (notamment pour ce qui est des exigences à l'égard des experts de la circulation) et doit être surveillée en conséquence (audit annuel).

1.3 Convocation ou responsabilisation?

En Suisse, le propriétaire d'un véhicule est responsable de la sécurité de son véhicule (art. 57 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, OCR, RS 741.11). L'expertise périodique du véhicule permet de contrôler cette responsabilité. Le système de la convocation à l'expertise périodique renforce cette responsabilité et dispense la police de contrôles supplémentaires. Le système garantit par ailleurs l'efficacité économique des expertises de véhicules du fait de la charge aussi importante que possible imposée aux installations de contrôle et aux experts de la circulation.

Le passage à un système de vignette, comme cela a été le cas par exemple pour le contrôle antipollution (obligation d'aller présenter le véhicule), risquerait d'entraîner d'importants déficits dans le taux d'occupation des ressources. De plus, les contrôles supplémentaires que devrait effectuer la police et les nécessaires investissements informatiques qui iraient de pair renchérraient fortement l'expertise.

2. Examens de conduite

En matière d'examens de conduite, les autorités d'immatriculation vont être confrontées à de nouveaux défis du fait des changements que connaît actuellement la formation des conducteurs (1^{re} et 2^e phases / projet OPERA 3). Les cours de sensibilisation et les cours d'instruction pratique de base doivent être soumis à des contrôles de qualité systématiques afin que la formation des futurs conducteurs soit couronnée de succès et efficace.

3. Garantie de la qualité de la formation complémentaire obligatoire

L'assurance de la qualité en matière de formation en deux phases, de perfectionnement des modérateurs et des moniteurs de conduite et de formation continue des chauffeurs transportant des biens, des personnes ou des matières dangereuses a été déléguée par l'asa – en accord avec les cantons – au Conseil suisse de la sécurité routière (CSR). L'importance de l'offre de cours (plus de 100 000 par an sur l'ensemble de la Suisse) a toutefois impliqué une intensification des contrôles. Au-delà des quelques auditeurs employés de manière fixe par le CSR, ce sont des experts de la circulation des différents cantons qui se chargent de ces audits. Actuellement, ceux-ci portent uniquement sur le respect des exigences prévues par les ordonnances et les directives. Or, les expériences ont montré que la qualité repose tant sur le contenu des cours que sur leur structuration pédagogique, ce qui nécessite un élargissement de la qualification des experts de la circulation afin de leur fournir des compétences pédagogiques.

VI: Conclusions

L'expertise des véhicules doit demeurer du ressort exclusif des cantons.

Les autorités cantonales d'immatriculation bénéficient d'une grande confiance dans la population du fait de leur indépendance vis-à-vis des réparateurs. Elles s'acquittent de leurs tâches de manière très compétente et à moindre coût. Il n'est donc pas besoin d'apporter des changements à la répartition actuelle des compétences en la matière. Il convient toutefois de garantir le respect de la périodicité des contrôles obligatoires en créant les capacités nécessaires à cette fin et/ou en décidant d'éventuelles délégations. Les autorités d'immatriculation sont également tenues de maintenir les exigences auxquelles sont soumises leurs propres expertises en matière d'assurance de la qualité et de s'assurer, par des contrôles, de la qualité des expertises faites par les entreprises en ayant obtenu la délégation. De la sorte, il est possible de conserver le haut niveau qualitatif des expertises et un rapport coût/utilité acceptable pour tous les propriétaires de véhicules.

Les cantons doivent continuer à assurer l'enregistrement des données relatives aux véhicules et aux propriétaires ainsi que de celles afférentes aux expertises de véhicules effectuées ou arrivant à échéance et à assurer une synchronisation avec l'application fédérale étant donné que le fonctionnement du système entre la Confédération et les cantons est très complexe et automatisé.

Les lourds investissements consentis ces derniers temps ont permis la mise en œuvre de mesures garantissant une qualité élevée des données et un fonctionnement efficace pour ce qui est des homologations. Or, toute modification des responsabilités en la matière entraînerait de nouvelles dépenses importantes dans le domaine de l'informatique.

Les cantons doivent demeurer responsables de la qualité des examens de conduite, de la qualité de la formation complémentaire obligatoire des conducteurs et du contrôle des responsables de formation et des examinateurs.

La société exige des conditions d'examen comparables, une présentation transparente des résultats et la garantie que les formations de base et complémentaire sont utiles. Il s'agit là d'exigences auxquelles les cantons doivent donner suite via la mise à disposition des ressources en personnel nécessaires aux activités de contrôle.