



Wellpoststrasse 5, 3015 Berne

Groupe de travail Intervalles entre les contrôles subséquents

Examen des intervalles entre les contrôles des véhicules routiers

L014-1150

Impressum

Date de création / date de révision :	21 mars 2014
Auteurs :	Groupe de travail Intervalles entre les contrôles subséquents : Werner Jeger, OFROU, Thomas Gasser, OFROU, Tony Sevinc, OFROU, Ernst Anderwert, service des automobiles de Thurgovie Markus Feer, service des automobiles de Zoug Renato Caduff, service des automobiles de Zurich Yannick Giroud, service des automobiles de Vaud
Répertoire / nom du fichier :	Rapport relatif à l'examen des intervalles entre les contrôles subséquents
Nombre de pages :	17
Approuvé le :	
Approuvé par :	

Table des matières

1.	Résumé.....	3
2.	Réglementation en vigueur.....	3
3.	Situation de départ et objectifs	4
4.	Résultats et clarifications	5
4.1.	Définition de la marge de manœuvre sur la base de l'accord bilatéral sur les transports terrestres UE-CH	5
4.2.	Retards actuels des autorités d'immatriculation pour les contrôles	5
4.3.	Informations fournies par les statistiques sur les accidents	6
4.4.	Défectuosités graves constatées lors du contrôle périodique du véhicule (art. 33 OETV) 7	
4.5.	Résumé actuel de la délégation des contrôles périodiques aux organismes privés	7
4.6.	Clarifications complémentaires	8
4.7.	Conclusion	8
5.	Solutions possibles	9
5.1.	Prolongation du délai jusqu'au premier contrôle subséquent.....	9
5.2.	Augmentation des ressources au niveau des cantons	10
5.3.	Délégation, implication accrue de tiers pour les contrôles périodiques.....	10
5.3.1.	Délégation sur plusieurs cantons / coopération avec d'autres autorités d'immatriculation cantonales (sur le plan géographique ou humain)	10
5.3.2.	Utilisation d'infrastructures de contrôle privées par des experts cantonaux de la circulation	11
5.3.3.	Mandat de délégation à des organismes privés	11
5.4.	Changement de système en matière de responsabilité pour le contrôle obligatoire.....	12
5.5.	Conclusion	13
6.	Annexe.....	14
6.1.	Statistique des accidents	14
6.1.1.	Accidents selon leur cause principale en 2012	14
6.1.2.	Mise en corrélation des retards avec la statistique des accidents	15
6.2.	Statistique des défauts	16

1. Résumé

Les progrès techniques entraînent différents changements. C'est aussi vrai pour les automobiles. On demande par exemple aujourd'hui à ce que les véhicules soient équipés de série de systèmes de surveillance embarqués. Grâce aux procédures de travail et aux contrôles de qualité instaurés au niveau international, les éventuels défauts de protection ou de conception sont décelés et éliminés avant la livraison des véhicules. L'introduction de dispositions régissant la responsabilité du fait des produits contribue également à cette amélioration. Par conséquent, les constructeurs automobiles prolongent leurs prestations de garantie et de service. L'« adéquation » des directives fixées est aussi examinée en permanence afin de prendre en compte les nouvelles circonstances en présence. Dans le cas présent, l'évaluation porte sur l'intervalle des contrôles subséquents périodiques.

Dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres¹, la Suisse s'est engagée à appliquer pour certains types de véhicules (par ex. autocars et camions) les mêmes intervalles périodiques entre les contrôles subséquents que l'Union européenne. La Suisse ne peut donc pas fixer elle-même les intervalles pour tous les types de véhicules. Les motocycles, les véhicules agricoles et les voitures de tourisme (ainsi que les remorques d'ensembles de véhicules dont le véhicule à moteur n'est pas exclusivement destiné au transport de marchandises) n'entrent pas dans le champ d'application de l'accord sur les transports terrestres. Il est donc en principe possible de modifier les intervalles entre les contrôles pour ces véhicules.

Les intervalles entre les contrôles ne doivent être modifiés qu'à condition de ne pas nuire à la sécurité routière et à la protection de l'environnement.

En principe, tous les véhicules admis à circuler avec des plaques de contrôle sont soumis périodiquement à un contrôle subséquent officiel. Celui-ci porte sur la sécurité et le bon fonctionnement du véhicule ainsi que sur le respect des directives en vigueur et des prescriptions relatives à l'environnement.

L'Association des services des automobiles (asa) a élaboré des statistiques fournissant des informations sur les anomalies lors des contrôles subséquents à l'aide de rapports de contrôle et de sondages. Les chiffres montrent que les anomalies augmentent entre la 5^e et la 6^e année suivant la première mise en circulation pour les voitures de tourisme et les motocycles. C'est au plus tard à ce moment-là que la garantie d'usine arrive à expiration pour la plupart des véhicules. Il ressort par ailleurs des statistiques que l'augmentation de l'âge des véhicules et du kilométrage rend les défauts plus fréquents et plus graves.

Pour des raisons de capacité, la plupart des autorités cantonales d'immatriculation ne sont aujourd'hui plus en mesure de contrôler les véhicules dans les délais prescrits par l'ordonnance. Dans ces cantons, les accidents provoqués par des véhicules défectueux ne sont pas plus fréquents que dans les cantons effectuant le contrôle subséquent dans les délais impartis.

Parmi les accidents survenus en 2012, seuls 0,69 % (376 sur 54 171) sont imputables principalement à une défectuosité technique.

Sur cette toile de fond, il est clair que la réglementation prévoyant une première visite de contrôle après seulement quatre années pour les voitures de tourisme récentes présentant un standard de qualité élevé peut être considérée comme obsolète. Une prolongation de l'intervalle avant le premier contrôle subséquent (par ex. à six ans pour les voitures de tourisme) permettrait par ailleurs de décharger les propriétaires de véhicules et les autorités d'immatriculation. Une modification des délais pour les contrôles subséquents est donc indiquée.

2. Réglementation en vigueur

Afin que les véhicules puissent être immatriculés et rouler, ils doivent satisfaire aux dispositions déterminantes de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01), de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995 (OETV ; RS 741.41), de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27 octobre 1976 (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC ; RS 741.51) et de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR ; RS 741.11).

Les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux

¹ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (RS 0.740.72)

prescriptions (art. 29 LCR). Pour que des véhicules automobiles puissent rouler, ils doivent impérativement respecter les prescriptions fixées (art. 57 OCR). Le permis de circulation ne peut être délivré que si le véhicule est conforme aux prescriptions, s'il présente toutes les garanties de sécurité et si l'assurance-responsabilité civile a été conclue dans les cas où elle est exigée (art. 11 LCR). Le service d'immatriculation du canton de stationnement octroie le permis de circulation s'il dispose de l'attestation d'assurance correspondante et des documents requis (art. 74 OAC).

Avant que les autorités d'immatriculation ne délivrent les plaques de contrôle afin de pouvoir rouler sur les routes publiques, les véhicules automobiles et leurs remorques doivent passer un contrôle officiel (art. 29 OETV). Il incombe en premier lieu aux conducteurs et propriétaires des véhicules de garantir la sécurité des véhicules et le respect des directives (art. 29 LCR). Les autorités d'immatriculation cantonales vérifient l'état prescrit des véhicules lors de contrôles officiels périodiques (art. 33 OETV). L'autorité d'immatriculation peut confier ces contrôles subséquents à des entreprises ou à des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions (art. 33, al. 1, OETV).

3. Situation de départ et objectifs

Depuis l'adoption de l'OETV en 1995, les intervalles pour le contrôle périodique obligatoire sont quasiment restés inchangés. L'« adéquation » des intervalles entre les contrôles doit donc être vérifiée. L'objectif est de faire en sorte que les propriétaires des véhicules n'aient pas à soumettre leurs véhicules à plus d'un contrôle officiel nécessaire pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement.

Aujourd'hui, la plupart des autorités d'immatriculation ne respectent pas les intervalles entre les contrôles actuellement fixés. Les raisons principales sont les suivantes :

- forte augmentation du parc automobile suisse (4 111 825 véhicules automobiles le 30.09.1995 lors de l'adoption de l'OETV, 5 666 224 le 30.09.2012 - soit une augmentation d'env. 38 %) ;
- transmission de tâches supplémentaires de la Confédération aux autorités d'immatriculation (par ex. contrôle des véhicules des CFF et de la Poste, formation continue obligatoire) ;
- au fait que les cantons ne sont pas enclins à mettre à disposition les capacités nécessaires pour contrôler ce parc automobile (infrastructure et personnel) ou à déléguer ces tâches à des organismes privés appropriés (conformément à art. 33 al. 1 OETV).

Afin de procéder par ordre de priorité, les autorités d'immatriculation contrôlent les anciens véhicules et ceux avec un intervalle de contrôle annuel en essayant au maximum de respecter les délais. Par conséquent, dans certains cantons, le premier contrôle subséquent périodique n'a lieu qu'au bout de 5, 6 voire 7 ans au lieu de 4 ans pour une voiture de tourisme.

Grâce à l'évolution constante des technologies, les voitures modernes présentent un niveau « technique » de plus en plus élevé. En règle générale, elles sont de haute qualité et disposent en outre de systèmes électroniques de détection qui équipent les dispositifs en rapport avec la sécurité et la protection de l'environnement. Ces progrès se reflètent dans la prolongation de la période de garantie offerte par les constructeurs. Les garanties sont actuellement de 2 à 7 ans.

Au vu de la situation exposée et du postulat 12.3591 du Conseil national (von Siebenthal, conseiller national ; titre « Voitures de tourisme. Intervalle des contrôles ») déposé le 15.06.2012, l'Office fédéral des routes (OFROU) a décidé, en concertation avec l'Association des services des automobiles (asa), de créer un groupe de travail avec les missions suivantes :

- déterminer si les délais actuels pour les contrôles subséquents peuvent être modifiés sans qu'il en résulte d'inconvénients avérés et notables pour la sécurité routière et la protection de l'environnement ;
- trouver des solutions permettant de garantir à l'avenir le respect des délais pour les contrôles subséquents en vigueur dans toute la Suisse.

4. Résultats et clarifications

4.1. Définition de la marge de manœuvre sur la base de l'accord bilatéral sur les transports terrestres UE-CH

Dans un premier temps, le groupe de travail a clarifié les délais pour les contrôles subséquents que le Conseil fédéral pouvait modifier sans enfreindre les accords internationaux.

L'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres) s'applique aux véhicules automobiles et aux ensembles exclusivement destinés au transport de marchandises ; ainsi qu'à chaque véhicule à moteur destiné à et adapté pour le transport de plus de neuf personnes, conducteur inclus, de par sa construction et son équipement. Les véhicules concernés par cet accord sont soumis aux directives de l'UE pour les intervalles entre les contrôles. Cet état de fait est pris en compte dans l'art. 33, al. 2, let. a, OETV. Les intervalles entre les contrôles des minibus et voitures de livraison évoqués à l'art. 33, al. 2, let. b, OETV et qui dépendent également de l'accord sur les transports terrestres sont cependant trop longs et doivent être adaptés aux directives de l'UE.

Par contre, les voitures de tourisme légères et lourdes (art. 11, al. 2, let. a et b, OETV) ou les véhicules M₁ (annexe II, partie A, de la directive 2007/46/CE²) ne dépendent pas de l'accord sur les transports terrestres étant donné qu'ils ne disposent pas de plus de 9 places assises. Les motocycles, les véhicules agricoles et les remorques d'ensembles de véhicules dont le véhicule moteur n'est pas exclusivement destiné au transport de marchandises ne sont pas concernés par l'accord sur les transports terrestres. De plus, la directive 2009/40/CE³ à laquelle renvoie l'accord sur les transports terrestres pour les délais de contrôle ne précise pas de délais pour les remorques O₁ et O₂ (à savoir les remorques de moins de 3,5 t).

Le Conseil fédéral n'est donc pas lié aux accords internationaux pour définir les intervalles entre les contrôles de ces types de véhicules.

Résumé : même si seules les catégories de véhicules non notifiées dans l'accord sur les transports terrestres peuvent faire l'objet d'un examen, on a cependant un important « potentiel d'action » pour le changement des intervalles entre les contrôles étant donné que ces types de véhicules dominent clairement le marché en termes de quantités.

4.2. Retards actuels des autorités d'immatriculation pour les contrôles

Les retards des cantons pour effectuer les contrôles sont de plus en plus discutés. Des évaluations complexes et détaillées ont été réalisées dans ce domaine afin de disposer d'affirmations fiables. Les données du système d'information de la Confédération sur les véhicules à moteur (MOFIS) ont été utilisées pour calculer le retard.

Sont considérés comme en retard les véhicules n'ayant pas été contrôlés dans les temps (selon les directives fédérales de l'OETV). Étant donné qu'il n'est pas possible de définir les délais de contrôle au jour près et que les détenteurs automobiles ont la possibilité de reporter une date de contrôle, des délais de carence ont été utilisés dans les calculs. Les délais de carence utilisés étaient d'un mois pour les véhicules soumis au contrôle subséquent annuel et de trois mois pour tous les autres véhicules.

Situation initiale pour les types de véhicules soumis à une obligation de contrôle annuel :

Sur 94 583 véhicules soumis à l'obligation de contrôle périodique 1-1-1, on a des retards sur 8 768 véhicules (9,3 %) en prenant en compte le délai de carence de 30 jours. On constate des différences importantes entre les cantons : selon le canton, les retards concernent entre 2,6 et 36,6 % du parc automobile à contrôler.

² Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules

³ Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

Situation initiale pour les voitures de tourisme et les motocycles :

Sur 4 980 730 véhicules soumis à l'obligation de contrôle périodique 4-3-2, on a des retards sur 1 305 656 véhicules (26,8 %) en prenant en compte le délai de carence de 90 jours. Là encore, on constate de grandes différences entre les cantons pour les retards qui représentent entre 10,5 et 37,9 % du parc automobile à contrôler.

Certains cantons augmentent depuis peu leurs capacités de contrôle afin de rattraper ces retards.

Résumé : de nombreuses autorités cantonales d'immatriculation ne sont aujourd'hui pas en mesure de contrôler les véhicules dans les délais prescrits par l'ordonnance. Il faut agir.

4.3. Informations fournies par les statistiques sur les accidents

Les problématiques suivantes ont été analysées à partir de données statistiques :

- En quoi les défaillances techniques automobiles influencent-elles la survenance des accidents ?
- Les statistiques fournissent-elles des informations capables d'apporter une contribution concrète pour répondre à la question de la « modification des délais pour les contrôles subséquents » ?

En édictant l'ordonnance sur le registre des accidents de la route (ORAR ; RS 714.57), le Conseil fédéral a créé la base requise pour l'amélioration des statistiques des accidents de la route dans le cadre de Via sicura et leur publication par l'Office fédéral des routes (OFROU). Depuis le 1^{er} janvier 2011, tous les accidents sont saisis dans un nouveau registre en fonction de leurs critères. 376 (0,69 %) des 54 171 accidents enregistrés au total en 2012 sont imputables principalement à un défaut technique.

Les données prélevées dans le cadre de l'ORAR reposent sur les rapports de police. Afin qu'un accident puisse être déclaré comme « causé par une défectuosité technique » dans les statistiques sur les accidents de la route, soit le propriétaire du véhicule doit le mentionner lors de la rédaction du rapport de police (dysfonctionnement du système), soit l'attention de la police est attirée sur ce fait en raison de l'accident. La statistique englobe aussi les véhicules étrangers alors que les contrôles cantonaux ne peuvent pas influencer leur état.

Le pourcentage de « problèmes relevant de la technique automobile » devrait être légèrement supérieur dans les accidents selon l'estimation du Bureau de prévention des accidents (bpa) avec renvoi aux études étrangères.

Des informations supplémentaires pourraient à notre avis être glanées dans les expertises et les documents des assurances qui ne sont aujourd'hui pas encore utilisés pour les statistiques sur les accidents de la route et n'ont donc pas pu être pris en compte.

Même si un éventuel allongement du premier intervalle entre les contrôles subséquents provoquait plus de défauts automobiles, cela ne signifie pas forcément que ce problème technique induirait aussi plus d'accidents. Le conducteur automobile peut compenser les éventuelles défectuosités du véhicule par sa conduite. Les systèmes de sécurité électroniques avertissent le conducteur. Par ailleurs, même en présence d'une défectuosité du véhicule, la question du rapport de cause à effet entre la défectuosité et la cause de l'accident se pose toujours.

Dans sa feuille d'information consacrée aux intérêts sécuritaires des contrôles des véhicules automobiles, le bpa estime qu'il a suffisamment été prouvé que le contrôle subséquent périodique diminuait le nombre de défectuosités (et pas le nombre d'accidents). Jusqu'à présent, il n'a pas été possible de prouver de manière convaincante par des études que les contrôles des véhicules automobiles réduisaient le risque d'accident.

Les vérifications internes de l'OFROU n'ont pas montré de différence au niveau de la fréquence des accidents induits par des défauts des véhicules entre les cantons effectuant le premier contrôle subséquent au bout de quatre ans et ceux ne le faisant qu'au bout de sept ans.

Résumé : il n'a pas été possible de prouver de lien de cause à effet entre les défauts des véhicules, le contrôle subséquent périodique et la fréquence des accidents. Même si les véhicules devaient présenter plus de défauts suite à une éventuelle prolongation des intervalles entre les contrôles

subséquents, il n'en résulterait pas forcément une augmentation des accidents provoqués par un « défaut technique » du véhicule. Le nombre d'accidents causés par des défauts techniques est très faible.

4.4. Défectuosités graves constatées lors du contrôle périodique du véhicule (art. 33 OETV)

Afin de pouvoir se prononcer sur les défectuosités des véhicules en circulation influençant la sécurité et la pollution environnementale, il faut effectuer des relevés sur la flotte automobile suisse. Des informations représentatives pourraient être fournies par les relevés des défectuosités constatées lors du contrôle subséquent périodique (= évaluation neutre). Les critères / groupes des défectuosités reposent sur une définition qui correspond presque à celle de la recommandation européenne 2010/378/UE⁴.

L'asa a pu fournir les données correspondantes. Le groupe de travail n'a évalué que les défauts considérés au minimum comme graves selon la définition des défectuosités. En effet, seules ces défectuosités sont importantes pour l'évaluation d'intervalles « adaptés » entre les contrôles.

Les taux de défaillances sont indiqués dans les statistiques en fonction de l'âge du véhicule et des kilomètres parcourus. Afin de pouvoir évaluer jusqu'à quelle année le délai pour les contrôles subséquents pourrait être prolongé, une évaluation avec échelle annuelle a été effectuée jusqu'à la 12^e année après la première mise en circulation. L'évaluation montre lors de quelle année on a la plus grande augmentation de la fréquence des défauts et le nombre de défauts importants qui devraient être pris en compte en cas de prolongation des intervalles. On a évalué les voitures de tourisme, motocycles et remorques (poids total $\leq 3,5$ t). Les remorques (catégorie de l'UE $O_1 \leq 0,75$ t et $O_2 \leq 3,5$ t) ont été évaluées dans un seul groupe.

Il ressort des données examinées que l'influence du kilométrage et de l'âge est faible lors des premières années. Raisons possibles :

- La qualité (= produits et surveillance) de la production automobile est actuellement nettement supérieure à auparavant (systèmes d'assurance qualité, responsabilité du fait des produits, etc.).
- Les véhicules modernes disposent de leurs propres systèmes de diagnostic indiquant les défauts aux clients (ordinateur de bord, affichage de l'usure des freins, systèmes de diagnostic embarqués (OBD), systèmes de contrôle des phares, etc.).
- Les constructeurs automobiles prolongent les garanties et proposent des packs de prestations de service de garantie complets. Les défaillances sont donc décelées et éliminées à l'avance lors de l'inspection de service gratuite, ce qui influence positivement la constatation des vices lors du contrôle périodique du véhicule.

En raison du manque de statistiques, on ne voit de potentiel de prolongation que pour le premier intervalle entre les contrôles.

Résumé : au cours des premières années, le propriétaire du véhicule et le kilométrage n'ont pas un effet significatif sur les statistiques des défectuosités. Cependant, le nombre de défectuosités graves augmente avec l'âge et le kilométrage. Cela indique que seule une prolongation du premier intervalle entre les contrôles est envisageable.

4.5. Résumé actuel de la délégation des contrôles périodiques aux organismes privés

L'asa a étudié quels cantons avaient déjà délégué les contrôles subséquents périodiques à d'autres organisations. Aujourd'hui, 13 cantons utilisent la possibilité de délégation conformément à l'art. 33, al. 1, OETV. Cependant, le pourcentage des contrôles effectués dans les entreprises déléguées restait insignifiant sur le plan quantitatif : en 2011, 80 000 contrôles de voitures de tourisme ont été effectués (env. 8 % du parc suisse de voitures de tourisme à contrôler). L'étude a également montré que tous les cantons n'avaient pas effectué la délégation conformément aux directives fédérales, à

⁴ Recommandation de la Commission du 5 juillet 2010 sur l'appréciation des défauts constatés lors du contrôle technique automobile conformément à la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

savoir avec un système d'assurance qualité conformément à l'art. 33, al. 8, OETV et avec des exigences de contrôle pour les experts conformément à l'art. 65 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51).

Résumé : aujourd'hui, seuls 50 % des cantons profitent de la possibilité de délégation et uniquement de manière marginale en termes de volume. Par ailleurs, le respect des directives fédérales conformément à l'OAC et l'OETV (à savoir effectuer le contrôle conformément au système d'assurance qualité commun des cantons) n'est pas demandé résolument à toutes les entreprises et organisations externes. Des mesures doivent être prises dans le domaine de la délégation.

4.6. Clarifications complémentaires

L'OFROU a écrit aux associations des importateurs que sont auto-suisse et motosuisse pour leur demander ainsi qu'à leurs membres de se prononcer sur une prolongation du premier délai pour les contrôles subséquents avec un passage de 4 à 5 ou 6 ans, d'indiquer les durées de garantie usuelles de nos jours et le nombre de véhicules bénéficiant d'une offre d'extension de garantie chez des sociétés externes.

En résumé, les retours des associations donnent le tableau suivant :

- Les importateurs trouvent qu'un délai pour les contrôles subséquents de 4 ans est adapté et estiment que les intervalles actuels entre les contrôles doivent être conservés. Cependant, les progrès techniques permettraient de prolonger les délais. En ce qui concerne les durées des garanties, on constate d'importantes différences. La garantie est d'au moins 2 ans pour tous les constructeurs et peut atteindre 7 ans en partie avec restriction du kilométrage (par ex. 100 000 km). Du fait de l'existence des garanties, les éventuelles déficiences survenant pendant la période de garantie sont éliminées.
- Les extensions de garantie ne sont pas proposées par tous les membres / importateurs. Ce marché est traité par les assurances. Or, de telles extensions sont conclues assez rarement. Selon une estimation des associations interrogées, seuls 10 à 20 % des propriétaires de véhicules font usage de cette possibilité. Un problème se pose avec les véhicules directement importés qui ne bénéficient pas dans certaines circonstances d'extensions de garantie et / ou de services gratuits et pour lesquels les effets positifs de ces prestations supplémentaires ne se font pas ressentir.

Résumé : les importateurs ne demandent pas de prolongation des intervalles entre les contrôles subséquents. Ils attirent toutefois l'attention sur le fait que de nombreux progrès ont été réalisés sur le plan technique.

4.7. Conclusion

Les examens montrent qu'aucune prolongation du délai pour les contrôles subséquents n'est défendable pour les véhicules âgés. Le premier contrôle subséquent peut avoir lieu plus tard sans augmenter significativement les risques.

Les modifications des délais entre les contrôles proposées ci-après ne déchargeront que marginalement les autorités d'immatriculation. Les capacités de contrôle dont disposent actuellement les cantons ne suffiront donc pas à l'avenir pour contrôler les véhicules dans les nouveaux délais prescrits.

Il faut donc agir au niveau cantonal : les autorités cantonales d'immatriculation doivent soit étendre leurs capacités de contrôle soit déléguer les contrôles à des organismes privés dans le respect des directives.

Le groupe de travail refuse toujours le passage à un système où c'est le client qui aurait la tâche de respecter les intervalles entre les contrôles (par ex. en Allemagne) pour les raisons suivantes :

- Un simple changement de système n'entraîne pas d'augmentation des ressources chez les autorités d'immatriculation.
- Les coûts du contrôle augmenteraient pour le consommateur, étant donné que les entreprises

- ne pourraient pas être aussi occupées qu'aujourd'hui.
- Le client devrait prévoir des temps d'attente plus importants et une perte de temps accrue, ce qui provoquerait aussi des pertes financières pour de nombreux clients.

5. Solutions possibles

5.1. Prolongation du délai jusqu'au premier contrôle subséquent

Les statistiques sur les défauts ne montrent du potentiel de prolongation que pour le premier intervalle entre les contrôles :

Motocycles et voitures de tourisme :

Les réclamations pour défauts importants augmentent entre la 5^e et la 6^e année suivant la première mise en circulation.

Par conséquent, il est recommandé de réaliser un premier contrôle subséquent au plus tard au bout de 6 ans pour les voitures de tourisme et les motocycles. Si l'on veut que les intervalles entre les contrôles des groupes de risques automobiles soient les plus similaires possibles, tous les véhicules assimilés aux motocycles devraient aussi avoir le même intervalle, dans la mesure où ils possèdent une « technique automobile » généralement très similaire et sont utilisés de la même manière.

Le deuxième intervalle entre les contrôles doit être fixé à trois ans pour les types de véhicules mentionnés. Les véhicules subissent donc au moins deux contrôles subséquents en 9 ans, au lieu de 7 ans comme le prévoit la législation actuelle.

Une extension des intervalles suivants n'est pas envisageable. Le groupe de travail considère que le cycle de deux ans est juste pour atteindre l'objectif fixé.

Voitures de livraison :

En raison de la réglementation de la CE (4-2-2) qui, selon l'accord sur les transports terrestres, vaut aussi pour les voitures de livraison, il n'existe aucune marge de manœuvre pour l'allongement de l'intervalle actuel 4-3-2. Les défauts figurant dans les évaluations des statistiques de l'asa montrent qu'une extension des intervalles n'est de toute façon pas envisageable pour les voitures de livraison. La plupart des voitures de livraison sont utilisées à des fins commerciales et sont fortement sollicitées.

Tracteurs industriels

Les tracteurs industriels doivent à l'avenir être soumis au même intervalle entre les contrôles que les voitures de livraison.

Minibus :

Les intervalles entre les contrôles actuellement en vigueur pour les minibus (plus de 9 places assises, poids total de moins de 3,5 t) sont identiques à ceux applicables aux voitures de livraison. Cette réglementation doit être conservée telle quelle, bien que l'UE exige un contrôle annuel de ces véhicules.

Remorques O₁ et O₂ :

Etant donné que les remorques O₁ (poids total maximum de 0,75 t) ne nécessitent souvent qu'un contrôle des pneus et de l'éclairage en raison de leur construction simple, elles devraient en principe être dispensées du contrôle périodique obligatoire.

En ce qui concerne les remorques O₂ (poids total maximum de 3,5 t), les statistiques des défauts parlent en faveur de périodicités similaires aux voitures de tourisme. Les remorques O₂ sont aujourd'hui contrôlées à un intervalle de 5-3-3 ans. Il est judicieux d'effectuer le premier contrôle de ces remorques avant la fin de la sixième année, comme pour les voitures de tourisme. Les remorques O₂ doivent être regroupées avec les voitures de tourisme et les motocycles dans l'intervalle entre les contrôles 6-3-2. Ainsi, la législation est volontairement durcie pour les remorques plus anciennes qui passent du cycle de 3 ans à un cycle de 2 ans (avant 5-3-3 / désormais 6-3-2-2).

Nous proposons donc désormais les intervalles suivants entre les contrôles (*seuls les principaux sont mentionnés*) :

- **Voitures de tourisme et motocycles (et assimilés) :** 6-3-2-2 (auparavant 4-3-2-2)
- **Tracteurs industriels et machines de travail :** 4-3-2-2 (auparavant 5-3-3-3)
- **Véhicules agricoles :** 6-5-5-5 (auparavant 5-5-5-5)
- **Remorques O₂ :** 6-3-2-2 (auparavant 5-3-3-3)
- **Remorques O₁ :** dispensées (auparavant 5-5-5-5)

Contrôle du véhicule dans le délai imparti

Les véhicules doivent être contrôlés conformément aux intervalles prescrits dans les directives (projet législatif en annexe).

5.2. Augmentation des ressources au niveau des cantons

Si les cantons souhaitent que les contrôles (et les recettes) restent la prérogative de leurs autorités d'immatriculation, ils doivent mettre à disposition les ressources nécessaires et être en mesure de respecter les intervalles prescrits par l'OETV.

Voici une liste des avantages et des inconvénients du système actuel reposant sur des organes de contrôle cantonaux :

Avantage	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> - Système éprouvé - Haut niveau de qualité - Modèle largement accepté - Convivial / proche des clients - Indépendance / pas de conflit d'intérêt - Pas de distorsion de la concurrence - Taux d'utilisation élevé - Logistique et infrastructure efficaces - Organisations à but non lucratif - Solution efficace pour le client 	<ul style="list-style-type: none"> - Investissements nécessaires - Davantage de personnel au service de l'Etat

5.3. Délégation, implication accrue de tiers pour les contrôles périodiques

La délégation des contrôles à des entreprises privées doit aider à lutter contre les retards dans les contrôles. L'autorité d'immatriculation doit déléguer à des tiers en cas de retards dans les contrôles. Le groupe de travail approuve en principe l'obligation de déléguer, pour autant que l'autorité d'immatriculation ne puisse pas remplir cette mission avec les ressources disponibles. L'obligation de surveillance des entreprises déléguées incombe aux autorités d'immatriculation. Tout le système de contrôle doit également être conforme aux dispositions dans les entreprises mandatées. La responsabilité du respect des délais pour les contrôles subséquents incombe toujours à l'autorité d'immatriculation. Les tâches principales des autorités d'immatriculation sont la convocation des véhicules et l'assurance qualité. Elles assurent la formation des collaborateurs internes et externes et garantissent l'assurance qualité des institutions auxquelles les contrôles ont été délégués. Le groupe de travail n'a cependant pas pu évaluer définitivement si dans chaque cas une entreprise adaptée pourrait être trouvée. Ces délégations pourraient le cas échéant occasionner des coûts supplémentaires.

5.3.1. Délégation sur plusieurs cantons / coopération avec d'autres autorités d'immatriculation cantonales (sur le plan géographique ou humain)

Louage au sein des infrastructures de contrôle existantes d'autres cantons et collaboration accrue entre les cantons pour un contrôle des véhicules efficace au plus haut point.

Avantage	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> - Voir chiffre 5.2 - Utilisation des processus et des infrastructures existants 	<ul style="list-style-type: none"> - Voir chiffre 5.2 - Base légale extra-cantonale

5.3.2. Utilisation d'infrastructures de contrôle privées par des experts cantonaux de la circulation

Des entreprises ou des organisations privées mettent leur infrastructure à la disposition du canton pour le contrôle des véhicules. Les experts des autorités d'immatriculation effectuent les contrôles subséquents des véhicules au sein de ces organisations (ce principe est aujourd'hui déjà appliqué avec succès par différents cantons dans le domaine des poids lourds).

Avantage	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> - Voir chiffre 5.2 - Utilisation des processus et des infrastructures existants - Réalisable rapidement 	<ul style="list-style-type: none"> - Dépendance des contrats privés avec les entreprises - Garantie des bons moyens de contrôle par les entreprises - Coûts supplémentaires (par ex. louage)

5.3.3. Mandat de délégation à des organismes privés

Le type de collaboration entre les autorités d'immatriculation et les entreprises mandatées est jusqu'à présent très hétérogène. Par exemple, certaines de ces autorités ne convoquent pas les véhicules pour les entreprises mandatées alors que d'autres le font. De plus, dans certains cas, des accords contractuels sont conclus avec les entreprises mandatées au sujet des installations de contrôle et des collaborateurs pour un nombre donné de contrôles automobiles. Les différences mentionnées sont imputables à une différence d'évaluation de la prise en charge d'une responsabilité d'entreprise concernant la garantie de l'occupation des entreprises mandatées. Dans certains cantons, le client peut lui-même décider de l'endroit où il fait contrôler son véhicule dès qu'il reçoit la convocation pour le contrôle des véhicules à moteur. Avec ce modèle, les autorités d'immatriculation répondent aux besoins des propriétaires de voitures mobiles (domicile / lieu de travail).

Si les délais de contrôle prescrits ne peuvent pas être respectés avec d'autres mesures, la délégation à des organisations privées doit désormais devenir obligatoire. Il faut prendre en compte les spécificités régionales lors de l'organisation de la délégation. Dans les régions urbaines, il est rentable pour des tiers de se lancer activement dans l'activité de contrôle, ce qui est moins le cas dans les régions rurales.

Les centres de contrôle doivent être indépendants selon les règles internationales et reconnues (cf. par ex. la directive 2009/40/CE et la norme EN 17025⁵). Cela signifie que le personnel ne doit pas dépendre de considérations commerciales, financières ou autres et que des personnes ou organisations extérieures ne doivent pas pouvoir influencer les résultats des contrôles. Ces conditions sont pour le moins douteuses dans les garages qui souhaitent travailler comme organes d'expertise. En effet, toute entreprise effectuant des réparations et des remises en état ne devrait pas être autorisée à procéder elle-même au contrôle officiel.

Les avantages et les inconvénients de la délégation à des organismes privés sont les suivants :

Avantage	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des ressources, ce qui permet d'éliminer les retards 	<ul style="list-style-type: none"> - L'autorité d'immatriculation continue d'assumer les dépenses et le travail supplémentaires induits par la coordination et l'assurance qualité - Garantie de la saisie des données informatiques - Organismes privés = organisations à but

⁵ EN 17025 Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais

	<p>lucratif</p> <ul style="list-style-type: none"> - La concurrence n'est pas souhaitable pour les questions de sécurité (tourisme de contrôle) - Les tâches rentables seront prises en charge mais pas les autres - Manque d'indépendance / conflits d'intérêt ? - Les coûts ne doivent pas être plus importants pour les clients - Responsabilité et investissements supplémentaires en cas de plaintes
--	--

5.4. Changement de système en matière de responsabilité pour le contrôle obligatoire

Aujourd'hui, ce sont les autorités d'immatriculation qui convoquent les propriétaires des véhicules aux contrôles subséquents. La responsabilité de la réalisation du contrôle dans les temps incombe donc à l'Etat. La solution la plus simple pour garantir la responsabilité du respect des délais serait un changement de système (créance quérable à portable). La responsabilité pour le respect des intervalles entre les contrôles passerait au propriétaire du véhicule. Il faudrait apposer une marque d'identification sur le véhicule qui confirmerait que le véhicule peut encore être utilisé jusqu'au prochain contrôle (comme la plaquette TÜV ou l'autocollant pour l'entretien du système antipollution). Dans le cadre de cette variante, c'est le propriétaire du véhicule qui serait responsable de son contrôle dans les temps. S'il dépasse la date, le propriétaire n'a plus le droit de faire rouler son véhicule sur les routes publiques. En sa qualité d'organe de contrôle, c'est la police qui devrait s'assurer du respect de cette disposition. Or les organes de la police n'ont pas aujourd'hui les ressources nécessaires. Le transfert de la responsabilité au client pose des questions en termes de planification des rendez-vous et de charge de travail des autorités d'immatriculation. Il serait plus difficile de gérer cette charge de travail. Le groupe de travail est parvenu à la conclusion que le système actuel, qui est très efficace, doit être maintenu.

Voici les avantages et les inconvénients du changement de système :

Avantage	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> - La responsabilité du respect du contrôle périodique obligatoire incombe au seul client - Réduction des frais administratifs pour l'autorité d'immatriculation (fin des invitations) 	<ul style="list-style-type: none"> - Le détenteur du véhicule s'expose à une sanction s'il ne parvient pas à fixer un rendez-vous dans les délais - Sans augmentation des ressources, les capacités disponibles ne sont pas suffisantes - Il faut s'attendre à une charge de travail moyenne moindre du centre de contrôle, d'où une baisse de l'efficacité <ul style="list-style-type: none"> • Moins convivial pour le client • Dépenses et travail supplémentaires pour les organes de contrôle (police / douane) • Changement fondamental de système (gros efforts à consentir en matière d'information et d'organisation)

5.5. Conclusion

Le premier contrôle subséquent pour les voitures de tourisme, motocycles et certains autres types de véhicules doit désormais avoir lieu avant la fin de la sixième année.

Les plus gros changements nécessaires se trouvent au niveau cantonal afin de pouvoir aussi respecter dans les faits les nouveaux intervalles actualisés entre les contrôles. Les cantons doivent toujours choisir comment atteindre cet objectif. Afin de faciliter leur organisation, les autorités d'immatriculation devront pouvoir convoquer les véhicules au contrôle subséquent périodique au plus tôt six mois avant l'échéance de l'intervalle de contrôle. Font exception les véhicules soumis à un contrôle annuel, pour lesquels la convocation devra pouvoir être adressée au plus tôt un mois avant l'échéance de l'intervalle de contrôle périodique.

En outre, si les cantons n'ont pas d'autre solution pour respecter les délais de contrôle prescrits, les contrôles subséquents de véhicules devront être délégués à des organismes privés une fois le délai transitoire prévu échu.

La définition prévue des derniers délais de contrôle possibles devrait permettre de juger uniformément du respect de l'intervalle de contrôle périodique.

6. Annexe

6.1. Statistique des accidents

6.1.1. Accidents selon leur cause principale en 2012

Cause principale selon PVA	Cause principale	Total des accidents	Pourcentage
3101	Pneus usés	39	0,07 %
3102	Pas de chaînes à neige ou de pneus d'hiver	69	0,13 %
3103	Eclairage défectueux	2	0,00 %
3104	Clignotant défectueux	2	0,00 %
3106	Freins du véhicule tracteur défectueux	29	0,05 %
3107	Freins de la remorque défectueux	9	0,01 %
3108	Direction défectueuse	4	0,01 %
3199	Autre facteur dû à un entretien défectueux	23	0,04 %
3201	Dégonflement / éclatement d'un pneu	68	0,13 %
3203	Rupture de roue ou d'essieu (perte de roue)	51	0,09 %
3204	Défectuosité du moteur ou de la transmission	10	0,02 %
3205	Défectuosité de la boîte de vitesses	2	0,00 %
3206	Défectuosité de l'embrayage	3	0,01 %
3207	Défectuosité du pot d'échappement (pot mal fixé, etc.)	2	0,00 %
3209	Défectuosité du dispositif d'attelage (rupture de l'attelage, etc.)	9	0,02 %
3299	Autre défectuosité technique du véhicule	54	0,10 %
	Total des accidents survenus en 2012 ayant pour cause principale un « défaut technique »	376	0,69 %
	Total des accidents survenus en 2012	54171	100 %

Sur l'ensemble des accidents (qu'ils soient dus à l'alcool, à la vitesse, au non-respect des règles de la circulation, etc.) survenus en 2012 (**54 171**), un défaut technique en est la cause principale dans seulement **0,69 % (376)** des cas.

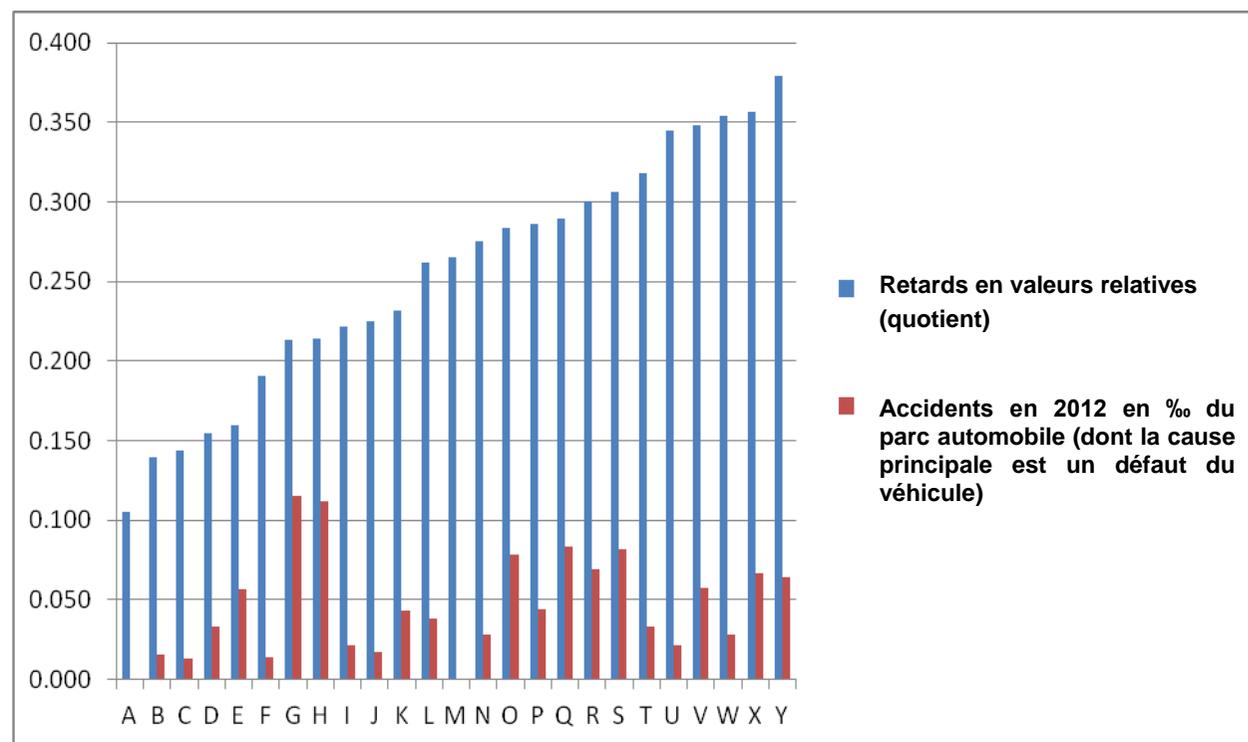
6.1.2. Mise en corrélation des retards avec la statistique des accidents

Mise en corrélation des retards dans l'exécution des contrôles subséquents avec la statistique des accidents des véhicules correspondants soumis à l'intervalle de contrôle 4-3-2, pour lesquels la cause principale de l'accident est un défaut technique (source : MOFIS, état au 18.12.2012)

Clé cantonale	Retards en valeurs relatives (quotient du parc automobile)	Accidents en 2012 en % du parc automobile (dont la cause principale est un défaut du véhicule)
A	0.105	0
B	0.139	0.015
C	0.143	0.013
D	0.155	0.033
E	0.160	0.056
F	0.191	0.014
G	0.214	0.116
H	0.214	0.112
I	0.221	0.021
J	0.225	0.017
K	0.232	0.043
L	0.262	0.038
M	0.265	0
N	0.275	0.028
O	0.284	0.078
P	0.286	0.044
Q	0.289	0.084
R	0.301	0.069
S	0.306	0.082
T	0.318	0.033
U	0.345	0.021
V	0.348	0.058
W	0.354	0.028
X	0.357	0.067
Y	0.379	0.064

Corrélation de Pearson = 0,29
p = 0,08

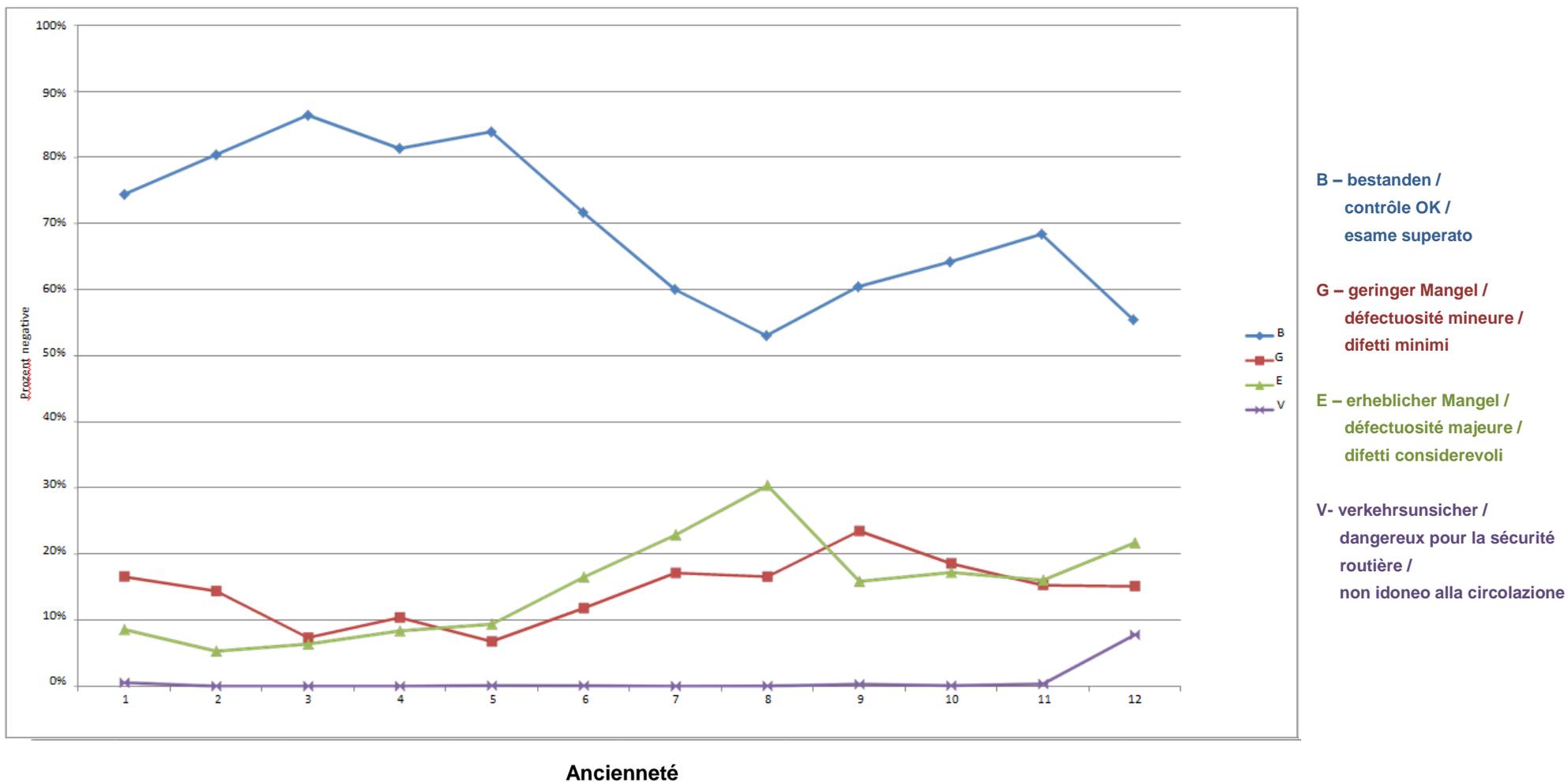
Définition d'un retard : nombre de véhicules dont l'intervalle de contrôle est dépassé de plus de 90 jours. Les cantons ont été classés par ordre de retards dans les contrôles, de manière anonyme (lettres A à Y).



L'existence d'un lien statistique significatif entre les retards dans l'exécution des contrôles et les accidents liés à un défaut technique du véhicule n'a pas pu être démontrée (corrélation de Pearson = 0.29, p = 0.08).

6.2. Statistique des défauts

Statistique des défauts établie (contrôles portant sur un total de 32 971 voitures de tourisme suisse ayant entre 1 et 12 ans d'ancienneté, avec différents kilométrages ; pondération des défauts selon la liste de critères des autorités d'immatriculation).



Type de véhicule :	Voiture de tourisme	Ancienneté : 1 à 12 ans			
Plage kilométrique :	(toutes)	KM : tous			

Valeurs absolues :

Âge du véhicule en années	B	G	E	V	Nb total de véhicules contrôlés
1	139	31	16	1	187
2	106	19	7		132
3	176	15	13		204
4	360	46	37		443
5	2067	167	231	2	2467
6	1927	318	444	2	2691
7	7643	2182	2914		12739
8	1702	532	975	1	3210
9	1052	409	276	5	1742
10	1402	406	376	2	2186
11	3033	679	711	15	4438
12	1403	383	549	197	2532
Total	21010	5187	6549	225	32971

Pourcentage :

Âge du véhicule en années	B	G	E	V
1	74 %	17 %	9 %	1 %
2	80 %	14 %	5 %	0 %
3	86 %	7 %	6 %	0 %
4	81 %	10 %	8 %	0 %
5	84 %	7 %	9 %	0 %
6	72 %	12 %	16 %	0 %
7	60 %	17 %	23 %	0 %
8	53 %	17 %	30 %	0 %
9	60 %	23 %	16 %	0 %
10	64 %	19 %	17 %	0 %
11	68 %	15 %	16 %	0 %
12	55 %	15 %	22 %	8 %
Total	64 %	16 %	20 %	1 %

B = bestanden / contrôle OK / esame superato

G = geringer Mangel (nicht bestanden) / défautuosité mineure (non reçu au contrôle) / difetti minimi

E = erheblicher Mangel (nicht bestanden) / défautuosité majeure (non reçu au contrôle) / difetti considerevoli

V = verkehrsunsicher (nicht bestanden) / dangereux pour la circulation routière (non reçu au contrôle) / non idoneo alla circolazione