



Date de dépôt : 2 mars 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Stéphane Florey, Patrick Lussi, Lionel Dugerdil, Michael Andersen, Daniel Noël, André Pfeffer, Virna Conti, Guy Mettan, Julien Ramu, Florian Dugerdil, Marc Falquet, Yves Nidegger, Charles Poncet modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Délégation des contrôles des véhicules à moteur*) (*Réforme structurelle II*)

Rapport de majorité de Céline Zuber-Roy (page 3)

Rapport de minorité de Caroline Marti (page 49)

Projet de loi (13401-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) *(Délégation des contrôles des véhicules à moteur)
(Réforme structurelle II)*

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 9, al. 2 (nouveau)

² Le département peut déléguer, sous réserve des dispositions contraires du droit fédéral, les contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Céline Zuber-Roy

La commission des transports a examiné le projet de loi 13401, qui a été déposé en janvier 2024, lors de 6 séances entre avril 2024 et septembre 2025 sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger, puis de M. Pascal Uehlinger. M. David Favre, directeur général des transports, a suivi les travaux. Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{mes} Léa Di Benedetto, Pauline Ley et Rania Nassereddine.

I. Présentation de M. Stéphane Florey, auteur, le 23 avril 2024

M. Florey explique que ce PL propose de déléguer tous les contrôles techniques des véhicules à moteur. Historiquement, cela fait 15 ans que le bureau des autos aurait dû quitter le site de Carouge pour aller à Bernex. La commune s'était fortement opposée dès le dépôt du crédit d'étude. Plus récemment, le déménagement du bureau des autos a été abandonné et des négociations avec Carouge vont s'ouvrir pour que le bureau puisse y rester. Une convention lie la commune de Carouge avec l'Etat sur ce déménagement qui aurait dû intervenir il y a 15 ans. Par deux fois, l'Etat a réussi à repousser le paiement des pénalités à la commune. Si le bureau des autos compte rester sur la commune, il faudra rouvrir le dossier de la convention. L'Etat devra dédommager la commune de Carouge pour les lieux occupés.

Le bureau des autos est presque insalubre, tant le bâtiment administratif que la halle technique sont des vieux bâtiments. Il faudrait démolir et reconstruire du neuf, c'est un investissement. C'est la question qu'il pose au travers de ce PL : si aujourd'hui ils souhaitent investir 100 à 150 millions de francs pour démolir, assainir le terrain et reconstruire le bâtiment avec une nouvelle halle technique et un bâtiment administratif. S'ils veulent faire cette économie, le contrôle administratif sera de toute façon effectué. Si celui-ci est délégué, l'Etat devra assurer le contrôle de l'envoi des avis. Le PL propose d'étendre tous les contrôles techniques aux privés et c'est à la personne de prendre rendez-vous dans un des cinq centres agréés. L'Etat doit aussi assurer l'examen des permis, avoir une piste d'essai et une fourrière pour la séquestration des véhicules accidentés. La piste d'essai pourrait selon lui être mutualisée avec celle du TCS. La fourrière pourrait se trouver dans un souterrain d'un bâtiment administratif plutôt que de devoir reconstruire quelque chose, il y a assez de bâtiments administratifs libres. Il ne s'agit pas

de privatisation mais de délégation, comme cela se fait pour le premier contrôle des véhicules à moteur.

Question des commissaires

Un député socialiste ne saisit pas la différence entre la délégation et la privatisation.

M. Florey explique qu'une privatisation du système comprend de tout donner au privé qui s'organise : il règle le prix, envoie les convocations, et gère le tout. Ce n'est pas souhaité ici. Ils souhaitent la même chose que pour le premier contrôle, c'est-à-dire qu'à ce jour, la personne doit prendre rendez-vous alors que pour les contrôles suivants les dates sont fixées par l'OCV. Le prix est également fixé à 70 francs et tout est contrôlé par l'Etat. Ici, le contrôle serait effectué dans un centre technique agréé.

Le député socialiste comprend que le but est d'économiser la construction d'un bâtiment. Cependant, l'assainissement de ce terrain est de toute façon à réaliser.

M. Florey acquiesce, le but du déménagement était de rendre le terrain à la commune qui souhaite y installer un parc, un équipement public et des logements. La halle technique et peut-être même le parking devront être assainis. En revanche, en comptant les crédits d'études et de construction pour la reconstruction du bâtiment, il est trop coûteux. S'ils rachètent un bâtiment administratif, ils peuvent mettre le bureau des autos où ils le souhaitent. Il y a suffisamment de bâtiments administratifs libres pouvant être dédiés à l'administration. Cela revient moins cher que de démolir et de reconstruire au même endroit. L'Etat avait pour idée de construire des halles avec les bureaux au-dessus. Or les garages doivent être séparés du reste à cause des gaz et des bruits. Ce PL propose une économie.

Le député socialiste pense que le privé effectuant les contrôles ne mettrait pas de bâtiment à disposition pour les beaux yeux de l'Etat. Il ne voit pas le gain apporté. Il n'y aurait pas de réduction du coût du contrôle technique. Il demande ce qui empêche de déplacer les bureaux administratifs.

M. Florey explique que la situation serait la même qu'aujourd'hui sauf les contrôles techniques délégués aux privés. Les permis, les cartes grises et les examens restent à la charge de l'Etat. Le canton de Zurich a délégué ces tâches aux privés, cela fonctionne bien. Il y aurait un autre gain d'un point de vue écologique : avec un centre unique, il y a des concentrations de véhicules au même endroit. En répartissant les contrôles géographiquement, les gens ne choisiront pas les centres à l'autre bout du canton mais celui le plus proche. Les nuisances seront réparties dans le canton plutôt que de tout concentrer à

Carouge. Le but est de rendre les terrains à la commune de Carouge comme cela avait été demandé. Il s'agit d'économiser la reconstruction d'un bâtiment qui ne servirait à rien. En faisant le choix de déléguer, il faut juste un bâtiment administratif. Des centaines de milliers de mètres carrés de surface sont libres à ce jour, ils peuvent donc retrouver un bâtiment à moindre coût plutôt que de reconstruire un bâtiment qui coûterait une fortune. Tout peut être délégué aux privés.

Un député UDC demande qui décidera de démolir puis de reconstruire et si cela a été officiellement acté.

M. Florey affirme que cela a déjà été dit, les bâtiments devront être démolis. La question se posera quand ils seront saisis d'un crédit d'étude et d'un crédit d'investissement.

Le député UDC demande si les privés devront absorber le travail dans l'attente de la démolition ou possiblement l'envoyer au bureau des autos sur le canton de Vaud.

M. Florey ne sait pas comment la transition se fera. L'Etat ne s'est certainement pas encore posé la question. Peut-être qu'ils iront chez les privés pendant un temps. Il faudra trouver des solutions.

Le député UDC se demande si les privés pourront absorber le travail.

M. Florey affirme qu'ils absorbent déjà le premier contrôle. Il ne s'agit que d'une extension. Les cinq centres agréés sont capables de le faire, mais pour l'extension, il faudra ouvrir le champ à davantage de garages. A l'époque, l'appel à postulation avait permis de déterminer ces cinq centres et ils peuvent étendre à tous ceux qui seraient intéressés à faire ces contrôles. Certains garages seraient intéressés, d'autres non car l'investissement ne semble pas rentable. Pour un montant de 70 francs, le contrôle est parfaitement rentable puisque l'heure est généralement facturée 120 francs dans un garage.

Une députée socialiste comprend que le prix du contrôle technique est de 70 francs. Elle comprend que l'idée est de rester à 70 francs aussi chez le privé.

M. Florey acquiesce, cette partie reste à charge de l'Etat, c'est à eux de fixer les montants.

La députée socialiste comprend que les 70 francs sont perçus par le privé.

M. Florey acquiesce, mais cela reste une modalité à définir.

La députée socialiste demande s'il ne craint pas que cela engendre des surcoûts pour l'Etat qui doit assumer le contrôle des organismes effectuant les contrôles techniques. Ce coût ne pourrait pas être répercuté sur l'utilisateur par des émoluments puisque le prix du contrôle technique reste à 70 francs.

M. Florey explique que l'Etat assure déjà le contrôle des cinq centres.

La députée socialiste souligne que ce n'est pas le même volume si un privé ne s'occupe que du premier contrôle technique ou de l'ensemble des contrôles techniques.

M. Florey affirme ne pas savoir combien de centres agréés sont nécessaires, cela reste à évaluer. Ils peuvent imaginer que l'Etat fera un nouvel appel d'offres et selon les mêmes modalités, il faudra peut-être garder un ou deux contrôleurs de plus. Au niveau du personnel, il faut une période de dix ans de transition. Avec un tel projet, ils ne peuvent licencier personne. Tout le personnel administratif doit rester et il faudra conserver le personnel effectuant les contrôles techniques. Avec les départs à la retraite, ils arrivent aisément à ne licencier personne. Aussi, historiquement, lorsque quelqu'un faisait passer les examens, il procédait aussi au contrôle technique, à l'examen théorique et parfois même à l'examen pratique. Aujourd'hui, la réalité est différente car ce ne sont que des mécaniciens qui font le contrôle technique. Au niveau mécanique, il existe d'autres services où les gens pourront être répartis.

La députée socialiste s'enquiert de ces lieux de contrôle technique, elle demande desquels il s'agit.

M. Florey dit qu'il y a l'ASTAG à Meyrin, le Centre Grimm à Lancy, le TCS et la Marbrerie, mais il ne se souvient plus du dernier. Plusieurs garages pourraient être intéressés. Il ne connaît pas les modalités définies à l'époque ni pourquoi il y en a cinq. Il peut aisément supposer que d'autres centres seront intéressés.

La députée socialiste demande s'il ne craint pas de complexifier le contrôle si davantage de centres les effectuent.

M. Florey rappelle que cela se fait dans plein d'autres cantons, comme à Zurich où cela se passe bien. Ils devraient aisément arriver au même résultat à Genève.

La députée socialiste a eu une mauvaise expérience lors d'un contrôle technique. Il ne lui semble pas que l'OCV et les garages aient le même ressenti de ce qui est correct s'agissant du contrôle qualité et du fait qu'un véhicule soit apte à rouler.

M. Florey pense que, dans certains garages, il y a encore de la vraie mécanique. De nos jours, c'est un ordinateur qui calcule tout. Dans les centres agréés, ils ont une marche à suivre et doivent respecter un processus selon les modalités du bureau des autos. A l'époque, il était possible que le personnel du bureau vienne observer le travail du garagiste ou évalue ensuite lui-même le véhicule pour voir si les démarches avaient été respectées.

La députée socialiste demande si le cas de figure inverse ne l'inquiète pas : si le garagiste doit intervenir sur la voiture et passe aussi lui-même le contrôle

technique. Il se pourrait qu'il veuille changer plusieurs aspects du véhicule, même si ce n'est pas absolument nécessaire.

M. Florey affirme que le garagiste ne fait pas forcément le contrôle technique. Cela peut arriver. Il trouverait même logique que deux personnes différentes fassent le contrôle.

Un député PLR pense qu'il a raison avec ce PL. Il demande si toutefois ce n'est pas désuet, hormis d'éviter de reconstruire un bureau des autos. Dans certaines villes il y a des véhicules autonomes, la révolution est en marche. Elle est bien pour la mobilité, la sécurité et l'écologie. La possession d'un véhicule est bientôt terminée. La projection pour 2034 est dans une autre ère complètement différente de la nôtre et cette transition va arriver très vite. Il y a encore dix ans, il y avait peu de véhicules électriques, maintenant il y en a beaucoup. Il demande s'ils n'ont pas du retard.

M. Florey affirme que les dix ans sont un maximum, il faut pouvoir le faire rapidement et que l'Etat y mette du sien. A son sens, que le véhicule soit thermique ou électrique, il y a des contrôles techniques à effectuer. Cela ne changera pas grand-chose, il y aura toujours des contrôles techniques. Pour le véhicule électrique, il y a moins à contrôler, les services sont plus simples et plus rapides. La problématique est la reconstruction du bureau des autos au même endroit.

Un député Vert comprend qu'il propose de modifier la LaLCR. Il a cherché les dispositions similaires mais ne les a pas trouvées.

M. Florey affirme qu'ils se sont basés sur la pratique du canton de Berne qui le mentionne aussi dans sa loi d'application. Ils n'ont toutefois pas trouvé de mention concernant la délégation actuelle, cela s'était fait par voie d'arrêté du Conseil d'Etat. Ils se sont basés sur la législation d'autres cantons ayant inscrit le principe de la délégation dans la loi.

Le député Vert souligne que, dans la loi bernoise, la disposition « autorise » la délégation, elle n'impose pas. Dans ce PL, elle impose.

M. Florey affirme que la loi bernoise postule que le contrôle technique se fait par délégation. Ils n'ont pas inventé la formulation et ont repris ce qui est fait ailleurs.

Le député Vert rappelle qu'ils ont évoqué le volume plus conséquent de contrôles délégués au privé, ils peuvent largement envisager trois à quatre fois plus de fréquence. Il existe aussi l'aspect du risque d'avoir une décision négative. Aujourd'hui, les véhicules sont assez bien conçus pour que les contrôles ne nécessitent qu'un contrôle de routine. En définitive, le prix serait le même, mais les privés devraient trouver des arguments pour aller chez eux plutôt que la concurrence. Le matériel pour ces contrôles est onéreux, ce serait

légitime qu'ils souhaitent que les usagers viennent effectuer le contrôle chez eux. Il demande s'il n'existe pas le risque que certains prestataires soient généreux et que cela disqualifie, à terme, le contrôle technique.

M. Florey explique que ce n'est pas le cas aujourd'hui, ni dans les autres cantons. Ils proposent d'étendre ce qui est fait au premier service. Il n'y a pas de concurrence car le prix est le même partout. Ils n'ont jamais vu de pub de l'ASTAG ou du TCS. Les usagers auront la possibilité de réaliser le contrôle selon la liste.

Le député vert souligne que deux prestataires relèvent plus de l'associatif que du lucratif. Il s'interroge sur les investissements massifs de certains garages et sur le risque que cela renforce des mastodontes de l'automobile au détriment de petits ateliers automobiles.

M. Florey assure qu'il n'y a aucun risque. Ce n'est pas parce qu'un individu va faire son contrôle à un endroit qu'il va délaisser son garagiste. Il souligne le nombre de voitures déjà rejetées au premier contrôle technique. Les normes d'émission de CO₂ ont été modifiées selon une directive européenne. En Suisse, de nombreux véhicules sont hors normes lors du premier contrôle. Il faut adapter le moteur pour être dans la norme.

Un député socialiste a retrouvé l'ordonnance bernoise (RSB 761.111), il cite l'art. 21 al. 1 OCCR s'agissant du contrôle des véhicules par des tiers et demande pourquoi l'al. 2 n'est pas repris dans ce PL. Il demande en outre s'il a connaissance d'un autre canton ayant privatisé une partie du contrôle sans s'assurer que le travail soit bien fait.

M. Florey affirme que ces dispositions font partie du règlement, elles existent déjà. Le premier contrôle est chez le privé et les garages sont régulièrement contrôlés, ce n'est pas dans la loi, ça a été fait par voie d'arrêté. Que ce soit pour le premier ou tous les contrôles, les modalités sont les mêmes. Il faut écrire dans la loi que le département, sous réserve des dispositions du droit fédéral, délègue le contrôle technique des véhicules à moteur à des tiers. La fin de disposition suffisait.

Une députée PLR retient qu'il faut libérer l'espace pris par les halles de l'OCV.

M. Florey acquiesce, selon la convention signée par la commune et l'Etat.

La députée PLR demande si les garages sont intéressés. Lorsque la voiture commence à prendre de l'âge, l'ampleur du contrôle va être plus importante et elle demande s'il s'est assuré que le prix reste à 70 francs.

M. Florey indique que certains garages sont intéressés, certains refusent totalement et d'autres peuvent absorber une partie. Pour les vieilles voitures, ils ont des points précis à contrôler, que la voiture ait 5 ou 25 ans.

La députée PLR s'enquiert du risque de collusion entre le garagiste et son client habituel ou du refus de travaux. Elle demande s'il est possible que les prestataires ne fassent que des contrôles et pas « du garage » pour être sûrs qu'ils ne récupèrent pas d'avantages. Elle ne pense pas qu'une voiture puisse être amenée à réparer à l'ASTAG ou au TCS.

M. Florey ignore comment c'est réalisé à ce niveau-là. Aujourd'hui, la personne choisit dans la convocation qui contient trois garagistes et deux associations. Il comprend qu'elle entend que le contrôle soit effectué par une autre entité que le garagiste de la personne. Cela écarterait le risque de collusion. Il ne pense pas qu'il y ait un grand risque.

Un député UDC ajoute que le garagiste n'a déjà pas le droit de réparer la voiture s'il a effectué le contrôle car cela pourrait engendrer de mauvais contrôles pour ensuite réparer. Pour le contrôle des voitures électriques, ils doivent pouvoir mettre des caméras thermiques, les contrôles seront peut-être plus poussés.

Un député Vert rappelle les cas de Berne et de Zurich. Il demande si des retours d'expériences ont été rendus sur ce qui a marché ou non.

M. Florey affirme que non. Cela fait tant d'années qu'ils le font, le système doit être concluant. Ce sont aussi de grands cantons, permettre à la personne d'aller où elle le souhaite arrange tout le monde.

Un député PLR souligne que les garagistes sont des professionnels, ils ont des certifications pour devenir agréés pour réparer les voitures. Les voitures ont aujourd'hui des garanties étendues. Le nombre de voitures détectées comme n'étant pas fiables est faible. Il demande s'il ne faudrait pas un PL pour obliger les propriétaires de véhicules à respecter le suivi de leurs cahiers sans réaliser de contrôle. Il demande si cela fait encore sens aujourd'hui d'obliger à faire les contrôles et de laisser la responsabilité au garagiste.

M. Florey explique que le droit fédéral impose un contrôle technique, c'est au canton d'organiser. Le délai est cadré. Il était de quatre ans, il est désormais de cinq ans. Vu la fiabilité des véhicules, la Confédération a estimé qu'il était possible de gagner une année sur le premier contrôle technique.

II. Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat DSM, et de M. Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules, le 7 mai 2024

M. Leibzig affirme que le sujet est intéressant, car la délégation permettrait de gagner certaines choses. Cela fait 33 ans que Genève délègue les premiers contrôles techniques, ils en sont les précurseurs. Ils ont commencé avec neuf garages, aujourd'hui il n'y en a plus que trois, dont le TCS qui est partenaire pour effectuer le premier contrôle. Les délégataires effectuent 12 000 contrôles périodiques par année. L'OCV en réalise plus de 100 000.

Ils ont délégué le premier contrôle obligatoire, car leurs délégataires n'ont pas de piste d'essai. L'OCV réalise 80 000 essais routiers par année sur une piste sécurisée. La première expertise est aujourd'hui à cinq ans et il y a moins de vétusté sur les véhicules. Ils n'ont jamais eu d'accident sur la voie publique alors que les accidents en freinage d'urgence, ou autres, arrivent pourtant régulièrement.

La délégation de tous les contrôles n'est pas possible sur le plan de la législation. Pour les véhicules d'importation, de nombreux véhicules sont contrôlés. Les expertises volontaires sont non obligatoires, mais la plupart des garages demandent des visites du jour. Elles sont aussi réalisées à l'OCV.

Pour les modifications techniques – la puissance, les accessoires, les feux bleus, les tachygraphes –, c'est à l'OCV que cela se passe. Le véhicule d'habitation, le changement de véhicule, de modèle, de genre, c'est à l'OCV. Il ne faut pas oublier les camions, les vans, les remorques, les remorques de planeurs, les véhicules de chantier, les véhicules agricoles, les motos. En termes d'interdiction, l'OFROU interdit toute délégation des véhicules autonomes de génération 4 et 5 au vu de la technologie.

En termes de capacité, il a contacté l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) dont le président s'est opposé à cette ouverture de délégation.

La piste de contrôles pour un garage délégataire représente un investissement de 150 000 francs de matériel. Il faut des emplacements libres et des places pour recevoir de la clientèle. Pour effectuer un contrôle, il faut une formation de mécanicien suivi d'un brevet fédéral. Les véhicules à gaz et à hydrogène nécessitent une formation continue. Les contrôles doivent être tracés et gardés sous format numérique.

L'Etat doit assurer la stabilité entre les acteurs économiques. Leur tissu économique est stable, il n'y a pas de concurrence déloyale entre les garages car ils réalisent une prestation pour l'Etat. Ils font en sorte qu'il n'y ait pas de publicité particulière ni de pression économique à réparer un véhicule.

S'agissant du suivi des contrôles non présentés : un véhicule qui ne vient pas à l'expertise est potentiellement dangereux. Il y en a 7000 par année, il faut en assurer le suivi et les reconvoquer, voire envisager une procédure de retrait de l'immatriculation. Il faut aussi assurer le rappel selon l'OFROU pour les airbags, les catalyseurs et diverses pièces.

S'agissant de la relation avec l'administration, en cas de rendez-vous à l'OCV, il est possible de conduire sans plaques depuis le domicile si l'on est en possession d'une attestation d'assurance et du rendez-vous, une immatriculation a souvent lieu par la suite. Le lien avec l'administration est étroit.

Ils pratiquent également des retraits immédiats de sécurité. Ils ont également les contrôles inopinés de police pour la suspicion d'un véhicule non conforme qui les mène à l'OCV pour procéder à l'expertise.

Il comprend qu'une plus forte délégation serait plus intéressante, cela nécessite moins de personnel. Cela n'empêcherait pas que la halle resterait nécessaire pour les raisons évoquées. Le parc de véhicules est vieillissant, il est de 10 ans. Plus le parc vieillit, plus ils procèdent à des contrôles, réalisés selon une périodicité 5-3-2 : 5 ans la première, 8 ans la deuxième, 10 ans la troisième, puis tous les deux ans. Plus le parc est vieillissant, plus il y a d'expertises et plus les véhicules sont potentiellement dangereux. De plus en plus de véhicules ne sont pas préparés du tout.

S'agissant de la réactivité face aux changements légaux, l'OFROU a imposé un contrôle supplémentaire à l'expertise pour certains véhicules, celui des microparticules. Ils ont dû rapidement changer le matériel, former le personnel et changer les processus de contrôles. Il faut être réactif et s'assurer que le travail soit bien fait.

Question des commissaires

Une députée PLR demande ce qui est prévu à Carouge et elle rappelle l'accord prévu pour libérer de l'espace. L'alternative envisagée à Bernex s'est fermée sans la préemption. Elle entend que la délégation totale n'est pas possible, mais ils peuvent en imaginer une plus forte. Elle demande si cela peut faire gagner de la place sur la future halle.

M. Maudet confirme que le déplacement à Bernex n'est plus à l'ordre du jour. Des discussions sont en cours avec Carouge pour le maintien de la parcelle mais pour un empiètement plus restreint, avec une restitution d'une partie de la parcelle. La commune de Carouge a des projets pour l'emplacement, c'est en cours de discussion. Il y a de fortes chances que le

montant des investissements soit retravaillé et qu'ils aillent plus vite que prévu sur un autre espace du canton.

M. Leibzig affirme qu'une délégation accrue ne changerait pas beaucoup l'aspect technique. La halle est aujourd'hui fonctionnelle et peut l'être encore longtemps. Le bâtiment est vétuste mais fonctionnel. Sur l'aspect accidentogène, le seul partenaire ayant une piste d'essai est le TCS, ils sont régulièrement en discussion pour qu'ils augmentent la capacité. Ils ont assez de réactivité. Certains clients prennent parfois trop de temps à venir à l'expertise mais le délai de cinq ans doit être tenu, ils peuvent s'arranger à l'OCV. Certains ne sont pas en mesure d'augmenter les capacités. Pour former le personnel, cela prend des années, il n'y a aujourd'hui qu'un expert supplémentaire formé pour 2026. Il met en avant la sécurité routière, il ne faut pas alléger les contrôles.

M. Maudet ajoute que l'OCV doit diminuer de 10% son personnel avec une marge de 5% à réallouer, il faut réaliser une construction en optimisant ce qui existe avec la surface administrative au-dessus des halles. Il décrit le plan du bureau des autos. En termes de parcelle, une partie a été remise à la commune de Carouge. L'idée serait de lancer une étude sur l'optimisation du terrain et la restitution, par hypothèse, d'une partie en bordure de la route de Veyrier ou de la route longeant l'Arve.

Une députée socialiste relève l'existence des 3 garages qui se chargent de l'expertise et demande pourquoi il n'y en a plus 9.

M. Leibzig explique que c'est en raison du niveau d'exigence de formation et de l'intérêt financier. En voyant le prix à l'heure, ce n'est pas intéressant. Les gens travaillant pour l'Etat ne le font pas que pour des raisons financières mais également pour vendre leur savoir-faire et la qualité de leurs services, cela permet du passage dans les garages. A 70 francs la visite pour 30 minutes, ils se situent à 140 francs/heure. Ce n'est en général pas le prix sur la facture du garagiste, c'est plus cher. L'amortissement et la place réservée sont importants, au vu du prix de la structure immobilière ce n'est pas anodin.

Pour le TCS, travailler pour l'Etat pèse sur leurs sociétaires puisque certains souhaitent juste un contrôle, ils emploient aussi beaucoup leurs pistes pour l'Etat. Ils ont commencé à harmoniser la qualité des contrôles au niveau national. Ce sont les hypothèses expliquant pourquoi les garages ont arrêté la délégation. Le groupe Emil Frey a racheté le groupe Citroën-Acacias et a également abandonné la délégation.

La députée socialiste s'enquiert de l'aspect du prix. S'ils maintiennent le prix à 70 francs, elle se demande si le coût final ne serait pas plus élevé eu égard à l'augmentation des contrôles. Le garage facturerait 70 francs mais à

cela s'ajouterait le prix du contrôle assuré par l'office qui serait assumé par l'Etat ou refacturé aux personnes venant faire contrôler leur véhicule.

M. Leibzig explique qu'ils vérifient leurs émoluments chaque année. Il y a quelques années, il est passé de 95 à 70 francs grâce au progrès informatique. Sur les 70 francs encaissés, un garage rend 7 francs à l'Etat pour le travail administratif effectué et paie la TVA sur le reste. Ils ne gagnent donc pas beaucoup, même l'Etat se trouve à la limite, malgré le volume effectué.

M. Maudet ajoute que ces émoluments ne sont pas censés enrichir l'Etat et doivent couvrir la réalité du travail administratif. En principe, les offices de l'Etat revoient chaque année leurs émoluments. Dans le cadre de l'OCV, il existe un vaste chantier concernant le changement du régime d'imposition pour janvier 2025. Il y aura toujours une réévaluation des émoluments, mais cela reste des valeurs marginales. Il invite à auditionner les faïtières d'acteurs privés qui le confirmeront.

Un député UDC constate que l'Etat révisé les émoluments lorsqu'il se fait taper sur les doigts par M. Prix. Dire qu'ils révisent périodiquement leurs émoluments, alors que M. Prix avait relevé qu'ils étaient à plus de 173% par rapport à ce que permet la Constitution, il peut légèrement en douter. Il invite à relire l'art. 9 al. 2 du PL. Il n'est pas question de tout déléguer, il y a une part obligatoire qui doit rester dévolue à l'Etat. Le but n'est pas de tout déléguer mais seulement ce qui est permis. M. Leibzig semble prêter de mauvaises intentions aux garages privés qui seraient moins regardants sur les vieux véhicules. Dans les cantons où ils ont entièrement délégué ce qui est possible selon le droit fédéral, ils se demandent s'ils ont constaté un doublement des accidents ainsi qu'il le laisse supposer. Il demande pourquoi cela ne fonctionnerait pas à Genève si cela fonctionne bien ailleurs.

M. Leibzig ignore à quel canton il fait référence, mais il sait que les cantons suisses allemands qui délèguent le font particulièrement au TCS. A Genève, ils délèguent depuis 33 ans, ils maîtrisent relativement bien la délégation en termes de contrôles. Il ne remet pas en doute l'efficacité des garages, mais tout peut arriver lors d'un test dynamique. Il parlait notamment de la voie publique, car ces garages n'ont pas de piste d'essai mais devront tout de même réaliser l'examen dynamique. Il ne connaît pas la comparaison intercantonale.

M. Maudet pense qu'il est intéressant de se renseigner. Il mentionne l'Association des services des automobiles (ASA). Par principe, il est favorable à l'étude de toutes les possibilités. Il pense que cela doit vraiment valoir la peine de déléguer. C'est un très bon PL posant les bonnes questions, le département n'est pas chargé d'intentions négatives. Pour la comparaison intercantonale, il est preneur.

M. Leibzig demande quels sont ces cantons.

Le député UDC affirme qu'à sa connaissance ce sont les cantons de Berne et de Zurich.

M. Maudet souligne que le canton de Berne est vaste, ce qui peut expliquer cette décentralisation.

M. Leibzig ajoute que certains cantons travaillent avec le TCS. A Genève, ils ne vont pas créer une concurrence déloyale entre les garages.

Le député UDC lit l'exposé des motifs s'agissant du TCS, ils sont habilités à procéder aux contrôles par délégation.

M. Leibzig acquiesce pour le TCS, mais pas pour les garages.

Le député UDC ajoute que dans certains cantons la délégation est complète, l'entier du contrôle technique est délégué dans les limites de la législation fédérale. Il s'agirait d'étendre la possibilité de réaliser les contrôles techniques à tous ceux qui seraient intéressés à les réaliser. Qu'il s'agisse du premier ou du dernier contrôle, ce sont les mêmes règles.

M. Leibzig affirme que plusieurs cantons délèguent au TCS qui a une piste d'essai. Au niveau accidentogène, ce n'est pas sur la voie publique, donc ils ne posent pas de souci ni à la circulation ni à la sécurité publique. Ce n'est pas possible avec un garage, il ne connaît pas un garage qui ait une piste d'essai sécurisée. Au premier contrôle technique, à 5 ans, il existe beaucoup moins de problèmes de vétusté, notamment sur les véhicules genevois qui engrangent en moyenne 10 000 à 15 000 km par année. Pour les autres freinages d'urgence, il n'imagine pas qu'un test dynamique puisse être effectué. Il mentionne les risques posés par un véhicule bloqué et les risques humains.

Le député UDC s'enquiert de la commune de Carouge. L'Etat a renégocié à plusieurs reprises les pénalités qu'il devait payer, il demande où ils en sont et à combien s'élèveraient ces pénalités.

M. Maudet affirme que le montant des pénalités est de 6 millions de francs. Des discussions globales doivent avoir lieu quant au terrain, aux aménagements, au prix. Il sera tenu informé, car un PL d'étude intégrera ces paramètres.

Un député Vert mentionne les statistiques de l'OCV selon lesquelles 10% à 15% des visites sont sous-traitées. Le but n'est pas de jouer avec la sécurité, il existe des risques pour les usagers de la route. Par rapport à l'idée que c'est de moins en moins intéressant pour les prestataires privés de réaliser le contrôle, il demande si ce pourcentage risque de diminuer à l'avenir et comment il voit la délégation.

M. Leibzig affirme les recevoir deux fois chaque année, ils sont fidèles et le resteront. Le marché est stable depuis plusieurs années. La sécurité, le contrôle et la qualité sont assurés par eux. Il aimerait bien qu'ils augmentent un peu, mais cela leur coûte. A 5 ans, il n'a pas de problèmes et la délégation peut perdurer.

Le député Vert demande s'il souhaiterait qu'ils fassent davantage.

M. Leibzig affirme qu'un expert fait 4000 expertises par année s'il ne fait que ça. Chez eux, l'expert a 13 modules de formation à réaliser. Dans les garages délégataires, ils sont aux alentours de 2500 à 3000 expertises, il prend tout ce qu'ils peuvent donner. Selon les conditions posées par la Confédération, ils sont à jour pour l'expertise de 5 ans. Pour les autres, ce n'est pas que de la voiture, ce sont les véhicules agricoles, les TPG, les véhicules d'intervention sur le tarmac de l'aéroport, tout ce qui est immatriculé. A Genève, ils font tous les ans les contrôles des camions. De plus en plus de véhicules ne sont pas préparés, voire dangereux, donc ils les voient plus souvent. C'est un ensemble de choses. Le parc est en ordre, mais il faut effectuer les contrôles avec rigueur.

Le député Vert n'imaginait pas le travail d'expert comme étant si varié. Il s'enquiert de la pénurie de main-d'œuvre.

M. Leibzig affirme qu'il existe bien une pénurie. Les exigences nationales veulent 4 ans de formation de mécatronicien, ce qui exclut déjà les CAP français, puis 18 mois de formation. Dans les garages, la rentabilité est mise en avant, l'Etat offre des avantages par rapport à la pression systématique des ateliers. Les métiers ont aujourd'hui changé. Pour un poste d'expert, il ne recevra qu'une quinzaine de CV, dont 4-5 qui seront retenus et qui ne présentent que les exigences de base. Ils cherchent en permanence.

III. Audition de M. Andrea Genecand, président, et de M. Milos Blagojevic, secrétaire général de l'ASTAG Section Genève, accompagnés de M. Urs Burger, président, et de M. Fabien Bonelli, responsable de la commission « politique » membre du comité de l'UPSA Section Genève, le 28 janvier 2025

M. Genecand précise qu'il se concentrera uniquement sur les véhicules poids lourds. Il rappelle que ces véhicules sont soumis à un contrôle technique obligatoire chaque année. Il indique que l'ASTAG a constaté certaines lacunes au sein de l'office cantonal des véhicules en matière de contrôle technique. Selon lui, les contrôleurs ne disposent pas toujours des compétences nécessaires pour évaluer correctement l'état des poids lourds. Il donne pour exemple des situations où certains contrôleurs ne parviennent pas à distinguer le tonnage des camions qu'ils inspectent, ne sachant pas s'ils ont affaire à un

18, 25, 30 ou 40 tonnes. Il estime que cette situation soulève des interrogations quant à la formation du personnel chargé des contrôles. Il souligne également que la délégation du contrôle technique aux garagistes permettrait d'éviter certaines redondances. Il rappelle que les véhicules poids lourds sont systématiquement entretenus en garage avant de passer le contrôle technique et que d'importants frais d'entretien y sont engagés de manière préventive, l'objectif étant d'assurer leur bon état et d'éviter toute panne durant l'année en cours. Il considère donc que la délégation du contrôle aux garagistes, qui possèdent les compétences techniques requises, serait une solution intéressante. Il suggère qu'une telle mesure puisse être mise en place à titre d'essai.

M. Genecand rappelle que le droit fédéral exige que le contrôle des poids lourds soit effectué par un fonctionnaire. Il souligne toutefois que la problématique principale concerne l'espace disponible et les infrastructures en place. Il estime qu'une réflexion doit être menée pour maximiser l'utilisation des infrastructures existantes. Il ajoute que les professionnels consultés par l'ASTAG possèdent les compétences nécessaires pour effectuer ces contrôles.

M. Burger rappelle le contexte actuel, en expliquant que les contrôles des véhicules suivent un rythme de 5 ans, 3 ans, puis 2 ans, et que le retard accumulé dans ces contrôles est aujourd'hui de 3 à 4 ans. Il souligne que de nombreux véhicules circulent sans être contrôlés en raison de cette situation. Il annonce que l'UPSA s'oppose au PL 13401 pour plusieurs raisons. Selon lui, le principal problème réside dans l'avenir proche, car, à partir de 2023, les véhicules seront équipés d'une trentaine de systèmes d'aide à la conduite qui devront être contrôlés. Il constate que le bureau des autos n'a actuellement ni les ressources humaines ni l'appareillage nécessaire pour effectuer ces vérifications. Il souligne qu'une délégation partielle du contrôle existe déjà, puisque l'UPSA effectue les premiers contrôles des véhicules neufs. Il rappelle qu'à l'origine, huit garages (dont le TCS) participaient à ces contrôles, mais qu'il n'en reste aujourd'hui plus que trois, en raison d'un manque de rentabilité. Il explique que, pour mettre en place la délégation prévue par le PL 13401, il faudrait trouver des opérateurs capables d'investir dans l'achat d'équipements de contrôle, ce qui représente un coût élevé pour les garages, qui manquent déjà d'espace pour ce type d'activité. Il précise que les contrôles sont facturés à 70 francs, une somme insuffisante pour garantir leur rentabilité, ce qui explique l'abandon progressif de cette activité par de nombreux garages. Il indique que l'UPSA n'est pas opposée à une réforme, mais qu'elle préconise plutôt une aide au bureau des autos. Il rappelle que les garages effectuent déjà des contrôles des systèmes d'aide à la conduite à la demande des constructeurs et que les mécaniciens sont formés pour cela. Il suggère d'exploiter cette

expertise existante plutôt que d'imposer une nouvelle structure de délégation coûteuse et peu viable.

M. Bonelli complète en évoquant un autre obstacle majeur : les licences logicielles nécessaires pour accéder aux systèmes électroniques des véhicules. Il explique que chaque marque impose des licences spécifiques et que leur coût est très élevé. Il prend l'exemple du groupe Volkswagen (VW, Audi, Seat, Skoda), dont les licences annuelles coûtent entre 15 000 et 20 000 francs. Il ajoute qu'en multipliant ce coût par le nombre de marques présentes sur le marché, on atteint rapidement une dépense de 100 000 francs par an uniquement pour l'outillage de diagnostic.

M. Burger suggère une alternative à la délégation prévue par le PL 13401 : la mise en place d'un carnet de sécurité basé sur les contrôles déjà effectués par les garages lors de l'entretien des véhicules. Il explique que ces vérifications sont obligatoires et effectuées sous l'autorité des constructeurs. Il propose que cette procédure soit reconnue et intégrée dans le dispositif de contrôle officiel, tandis que le bureau des autos continuerait à assurer les contrôles habituels.

M. Bonelli souligne qu'un autre enjeu majeur concerne la formation du personnel. Il rappelle que les systèmes de sécurité des véhicules évoluent constamment et que les mécaniciens suivent chaque année des formations de mise à niveau pour rester à jour sur ces évolutions technologiques. Il insiste sur le fait que les garages ont déjà réalisé des investissements conséquents en matière d'outillage et de formation. Il évoque également l'expérience passée des garages dans la délégation de certaines tâches, comme le carnet antipollution, qui était autrefois géré directement par les garages. Il estime que de nombreuses tâches sont déjà externalisées aux garages de manière informelle et il rappelle que, contrairement à ce qui est le cas pour les poids lourds, les mécaniciens sont bien formés pour les véhicules légers et de tourisme. Il met en évidence les limites du système actuel, notamment la pression temporelle sur les contrôleurs, qui disposent de 15 à 18 minutes au maximum par véhicule et effectuent entre 15 et 20 contrôles par jour. Cette cadence élevée entraîne inévitablement des erreurs. Il mentionne des cas où des véhicules passent le contrôle technique malgré des défauts de sécurité, tandis que d'autres, pourtant bien entretenus, sont recalés pour des détails mineurs, selon le contrôleur sur lequel le client tombe. Il insiste sur l'investissement considérable que représenterait la création de nouveaux centres de contrôle privés conformes aux standards des marques. Selon lui, un garage aux normes nécessiterait un investissement de 30 à 50 millions de francs, ce qui explique la rareté de nouvelles grandes structures, hormis celles créées par de grands groupes. Il met en garde contre le risque qu'un prestataire

externe, hors de Suisse, tente de s'implanter sur ce marché sans pouvoir garantir la viabilité financière à long terme. Il craint que des entreprises s'engagent dans cette activité, puis fassent faillite après deux ans, laissant des coûts importants à la charge du secteur. Il propose donc d'exploiter les infrastructures et les compétences déjà présentes dans les garages existants, en maintenant un contrôle allégé par l'Etat pour garantir la qualité des vérifications. Il conclut en appelant à une réflexion plus large sur la manière de tirer parti de l'économie actuelle et des investissements déjà réalisés par les garages, afin d'établir une synergie efficace entre l'Etat et les professionnels du secteur.

Question des commissaires

Un député PLR remet en question l'utilité des contrôles effectués par le bureau des autos, à l'exception du respect des normes fédérales. Il souligne qu'une voiture moderne suit un calendrier d'entretien annuel, indépendamment du kilométrage parcouru, et que les garagistes, en tant que professionnels de la marque, attestent déjà du bon état des véhicules. Il propose donc de repenser le système en confiant entièrement les contrôles techniques aux garagistes et en supprimant ceux réalisés par le bureau des autos. Il suggère que seuls les véhicules n'ayant pas été contrôlés chez un garagiste agréé fassent l'objet d'une vérification par les autorités. Il ajoute que les normes fédérales en la matière pourraient être obsolètes et nécessiteraient une réévaluation.

M. Burger rappelle que la problématique est d'ordre fédéral et que certains éléments ne peuvent pas être réglés au niveau cantonal.

M. Bonelli précise que la législation fédérale impose actuellement ces contrôles. Il mentionne que de nombreux prestataires avaient initialement accepté d'effectuer ces contrôles, mais que leur nombre a diminué au fil du temps pour des raisons économiques. Il soulève la question de l'accès à la délégation : faut-il ouvrir cette possibilité à tous les garages ou restreindre le contrôle à ceux spécialisés dans une marque spécifique ? Il relève également que la durée actuelle d'un contrôle technique est de 15 à 18 minutes, mais qu'un contrôle de sécurité approfondi prendrait plutôt entre 30 et 40 minutes. Il exprime une opposition partielle au projet de loi, en expliquant que l'idée de fond est pertinente, mais que sa mise en œuvre, telle que décrite actuellement, n'est pas viable. Il estime qu'un cadre légal et une formation spécifique des garagistes seraient nécessaires. Il insiste sur la nécessité de sensibiliser les employés des garages à la responsabilité qu'implique l'attestation de conformité d'un véhicule.

M. Burger ajoute que les contrôleurs travaillant pour les entités délégataires ont suivi la même formation que les contrôleurs du bureau des autos.

M. Bonelli apporte des pistes de réflexion en mentionnant les actions de rappel imposées pour des éléments de sécurité, certaines étant contrôlées par l'Etat. Il suggère que l'Etat puisse adopter une approche similaire en matière de contrôles techniques, en cessant d'effectuer directement les inspections, mais en surveillant et en garantissant qu'elles soient correctement réalisées par des garages qualifiés.

Un député UDC souligne que plusieurs éléments négatifs ont été mentionnés concernant la délégation du contrôle technique. Il interroge l'UPSA sur le fonctionnement des autres cantons qui ont adopté une délégation totale, citant en exemple Zurich, où le système fonctionne bien. Il demande si l'UPSA serait davantage favorable à une délégation ciblée, dans laquelle chaque concessionnaire effectuerait les contrôles techniques uniquement pour ses propres marques.

M. Burger confirme cette approche et précise qu'il n'est pas certain que la délégation soit totale dans tous les cantons mentionnés dans le projet de loi.

Le député UDC répond que ces éléments ont été intégrés dans la rédaction du projet de loi sur la base des recherches effectuées.

M. Bonelli explique que les contrôles techniques actuels concernent principalement des éléments simples tels que l'usure des freins, des pneus et la vérification de la carrosserie. Il ajoute qu'à l'époque où la délégation a été mise en place, les investissements en matériel pouvaient être amortis sur une longue durée, sans les contraintes actuelles liées aux licences logicielles. Il met en garde contre l'évolution rapide des technologies de sécurité dans les véhicules, qui nécessitent des investissements toujours plus lourds. Il s'interroge sur la viabilité à long terme du système actuel, soulignant qu'avec l'augmentation des coûts liés aux licences et à l'équipement, le modèle économique des contrôles techniques pourrait devenir insoutenable dans les dix prochaines années, même dans les cantons ayant adopté une délégation totale.

Le député UDC demande si une délégation ciblée, où seuls les concessionnaires pourraient effectuer les contrôles sur leurs propres marques, serait une solution acceptable.

M. Bonelli répond que les marques imposent déjà une formation spécifique à leurs mécaniciens, ce qui plaide en faveur d'une telle solution. Il estime qu'ouvrir cette délégation à n'importe quel garage, sans spécialisation, poserait des problèmes.

Le député UDC souligne que, si l'Etat devait lui-même investir pour contrôler toutes les marques et tous les modèles de véhicules, cela représenterait des centaines de millions de francs d'investissement.

M. Bonelli admet qu'un tel investissement serait intelligent et nécessaire, mais note qu'aucune discussion approfondie n'a encore eu lieu sur la manière dont les contrôles techniques seront organisés à l'avenir. Il considère que cette question doit être soulevée au niveau fédéral et salue l'initiative actuelle de réflexion sur le sujet.

M. Burger ajoute que, de toute façon, l'Etat ne peut pas se permettre d'investir pour chaque marque.

M. Bonelli insiste sur le coût élevé des investissements en matériel et en formation pour les garages. Il précise que la formation d'un expert du bureau des autos coûte environ 100 000 francs, auxquels s'ajoute le coût du temps où l'employé n'est pas productif, ce qui double quasiment la somme. Il estime que cela explique pourquoi de moins en moins de personnes se forment à cette fonction. Il suggère qu'il serait intéressant d'étudier la moyenne d'âge des experts dans les cantons ayant adopté la délégation, car il soupçonne que cette profession attire de moins en moins de jeunes. Il illustre son propos en expliquant que les jeunes mécaniciens qu'il forme préfèrent se spécialiser dans le diagnostic et l'informatique automobile plutôt que dans des tâches répétitives comme la vérification des freins.

IV. Audition de M. François Membrez, président, et de M. Yves Gerber, directeur du TCS Section Genève, le 4 février 2025

M. Membrez annonce qu'il présentera d'abord quelques considérations générales avant de laisser la parole à M. Gerber, qui interviendra plus précisément sur le projet de loi en discussion. Il rappelle que le TCS est une association fédérative suisse avec une double affiliation des membres, ces derniers étant rattachés à la fois au club central et aux sections locales. Le club central assure les prestations nationales, notamment en matière de dépannage, d'assistance à l'étranger, de rapatriement sanitaire, d'assurances et d'annulation de voyage. Les sections, quant à elles, sont actives sur le territoire et proposent des prestations locales en matière de mobilité, notamment sur les questions de circulation et de sécurité routière. Elles organisent également des activités touristiques, comme des sorties découvertes. L'association compte actuellement 150 000 membres. Il précise que les centres techniques du TCS sont gérés par les sections et sont considérés comme une prestation essentielle liée à la sécurité routière. Ces centres permettent d'effectuer des contrôles techniques sur les véhicules et d'organiser des cours de sensibilisation à la

sécurité routière, notamment dans les écoles en collaboration avec la police, ainsi que des formations sur le terrain, comme celles dispensées sur la piste de Plantin. Le TCS estime qu'un accident sur dix est lié à un mauvais état du véhicule, ce qui rend ces prestations particulièrement importantes.

Il souligne que la situation en matière de contrôle périodique des véhicules varie fortement d'un canton à l'autre. Le contrôle technique des véhicules est une tâche prévue par le droit fédéral et déléguée aux cantons, conformément à l'article 13, alinéa 4 de LCR et à l'article 33 de l'OETV. Dans certains cantons, comme Vaud, les centres techniques du TCS assurent uniquement des prestations privées à destination des membres, sans réaliser de contrôles étatiques, le canton ne déléguant pas cette tâche à des acteurs privés. Le centre technique du Valais, en revanche, se consacre exclusivement aux contrôles périodiques officiels pour le compte du canton, qui ne souhaite pas que le centre effectue d'autres prestations. A Genève, le centre technique du TCS joue un double rôle. Il fait partie des délégataires autorisés à réaliser des contrôles techniques pour le compte du canton, au même titre que trois autres garages, et propose également des contrôles pour ses membres, comme les tests de sécurité ou les contrôles avant une vente de véhicule. Actuellement, le TCS est chargé d'effectuer la première expertise des véhicules après cinq ans, mais il arrive également que d'autres expertises lui soient confiées en cas de surcharge de l'office cantonal des véhicules. Il rappelle qu'à Genève et à Bâle, une privatisation des services automobiles avait été étudiée et finalement rejetée. A Genève, cette question avait fait l'objet d'une votation populaire le 4 décembre 1994, lors de laquelle la population s'était opposée à cette privatisation. Au niveau fédéral, une motion avait été déposée au Conseil des Etats le 28 septembre 1995 pour créer une base légale permettant la privatisation du contrôle technique des véhicules. Cette motion n'avait cependant pas abouti. Il précise qu'il n'a pas trouvé d'autres tentatives récentes en faveur de cette privatisation, bien qu'il soit possible que de nouvelles initiatives aient été proposées depuis.

M. Gerber confirme que le TCS Genève exerce en tant que garage délégataire depuis 2011, dans le cadre d'une convention de concession qui fixe les conditions générales et les responsabilités des garages concernés. Il précise que le TCS ne fonctionne pas comme un garage traditionnel, car il effectue uniquement des tests sans proposer de réparations. Actuellement, quatre garages délégataires ont signé cette convention.

Le mandat confié au TCS est limité au premier contrôle technique des véhicules après cinq ans. Les contrôles concernent exclusivement les véhicules de tourisme et excluent les motos, les tracteurs, les camions, les camionnettes et les bateaux. En moyenne, 12 000 tests sont effectués chaque année sur les

deux pistes du TCS, ainsi que par les autres garages délégataires qui ne disposent que d'une piste. Cela représente un total de 12 000 tests annuels réalisés par ces garages contre environ 100 000 tests effectués par le canton sur ses sept pistes à l'office cantonal des véhicules de Carouge. Le TCS réalise environ 3300 tests pour le canton chaque année, dont 3000 correspondent aux premières expertises après cinq ans, tandis que 300 concernent des véhicules nécessitant un second contrôle en raison de défauts constatés lors du premier passage. Depuis 2024, le TCS est autorisé à valider certains défauts mineurs sans que les propriétaires de véhicules aient besoin de se représenter physiquement, une compétence auparavant réservée au bureau des autos. Il continue parallèlement à proposer des tests libres pour ses membres. Actuellement, 60% du temps et des revenus du centre technique du TCS sont consacrés aux contrôles pour le compte du canton, et 40% aux prestations destinées aux membres.

Il relève que l'exposé des motifs du projet de loi contient plusieurs inexactitudes. Il note notamment l'omission du canton du Valais, où le TCS effectue des contrôles obligatoires pour le compte du canton. Il rappelle que d'autres cantons ont cessé leur collaboration avec le TCS, comme Lucerne il y a deux ans, Bâle il y a une dizaine d'années et Argovie, qui a annoncé son retrait de la concession le 13 décembre 2024. Actuellement, les cantons qui délèguent encore une partie des contrôles au TCS sont Berne, Saint-Gall, Soleure, le Tessin et Zurich. Genève est une exception, étant le seul canton à confier ce mandat à des garages privés proposant également d'autres prestations. Il souligne qu'une règle d'or est appliquée dans pratiquement tous les cantons : un établissement chargé de contrôler un véhicule ne doit pas proposer de réparations. Cette séparation vise à éviter les conflits d'intérêts et à garantir l'impartialité des contrôles. Dans tous les cantons où une délégation a été mise en place, le choix s'est toujours porté sur le TCS, précisément en raison de son indépendance et du fait qu'il ne réalise pas de réparations. Aucun canton n'a toutefois totalement externalisé l'intégralité des contrôles obligatoires, et la délégation concerne généralement uniquement les véhicules de tourisme. Concernant l'hypothèse d'un transfert des contrôles vers le centre de conduite du Plantin, il rappelle que ce site est actuellement loué par la section genevoise du TCS auprès de la FTI. Pour absorber l'intégralité des 120 000 tests effectués chaque année à Genève, il faudrait 12 pistes. Or, une telle installation impliquerait la suppression de la piste actuelle et la fin des activités de perfectionnement à la conduite. Cela signifierait la disparition du seul centre à Genève proposant ces formations, obligeant les usagers à se rendre hors du canton pour effectuer leurs cours obligatoires dans le cadre de l'obtention du permis de conduire. Il précise que chaque année, entre 210 et

250 cours sont organisés sur la piste du Plantin, accueillant entre 1100 et 1400 participants. En plus des formations obligatoires pour les nouveaux conducteurs, le site est utilisé par des entités telles que la police, les pompiers, les CFF, la protection civile, l'aéroport et la Ville de Lancy pour des formations de perfectionnement. La disparition de cette infrastructure constituerait une perte importante en matière de sécurité routière et de formation. Il souligne également les contraintes liées à la proximité de l'aéroport, qui empêchent toute construction en hauteur sur le site du Plantin. Il rappelle que ces restrictions avaient notamment conduit à l'enterrement du dépôt TPG d'En Chardon. Pour ces raisons, l'idée d'installer un centre de contrôle au Plantin lui semble irréaliste.

Il aborde ensuite la question de la rentabilité des contrôles techniques délégués. Il rappelle que Bâle a abandonné cette pratique en 2017-2018 en raison des exigences croissantes imposées par le canton en matière de digitalisation et d'équipements techniques. Les garages délégataires doivent régulièrement investir dans du matériel coûteux pour se conformer aux nouvelles normes. A Genève, le TCS a dû acheter il y a deux ans un appareil à 12 000 francs pour répondre aux nouvelles réglementations sur les véhicules diesel. De telles mises à jour sont constantes et représentent une charge financière importante. Il explique que les tarifs appliqués à Genève sont peu rentables. Un usager paie 70 francs pour son contrôle technique, dont 90% (63 francs) reviennent au garage délégataire et 10% (7 francs) au canton pour couvrir les frais administratifs. Il estime que ces frais de 7 francs par contrôle sont élevés et il indique que des discussions sont en cours sur ce sujet. A raison de 63 francs par demi-heure, un garage délégataire perçoit 126 francs de l'heure, un montant inférieur à ses coûts réels, estimés entre 140 et 145 francs. Il souligne que les garages délégataires n'ont pas le droit de réduire la durée des contrôles, contrairement à l'OCV, qui peut optimiser son organisation en affectant deux experts par piste, permettant ainsi de réaliser trois contrôles par heure. Les garages privés sont contraints de respecter une cadence inférieure, ce qui accentue leur déficit. Certains garages continuent toutefois à accepter ce mandat en misant sur le fait que la venue de clients pour un contrôle technique pourrait les inciter à acheter un véhicule ou à faire réaliser des réparations sur place ultérieurement. Il précise que le TCS poursuit cette activité malgré son manque de rentabilité en raison de sa mission de service public. Son engagement en matière de prévention des accidents et d'éducation routière est inscrit dans l'article 4 de ses statuts. Il rappelle que le TCS participe à des initiatives en faveur de la sécurité routière depuis 1896 et était déjà impliqué en 1909 dans des conventions internationales sur le sujet. Il considère donc comme légitime d'investir une partie des cotisations de ses membres dans cette

activité pour garantir un service de qualité. Il indique qu'un défaut majeur est constaté sur environ un véhicule sur huit, justifiant ainsi la nécessité des contrôles techniques réguliers.

Il souligne qu'un projet visant à confier l'intégralité des contrôles techniques à des garages privés soulèverait plusieurs problèmes, notamment en matière de contrôle qualité. Actuellement, avec quatre garages délégataires, l'OCV effectue des inspections inopinées pour garantir le respect des normes. Avec un volume de 100 000 contrôles supplémentaires à gérer, il deviendrait plus difficile d'assurer un suivi rigoureux et de prévenir les abus. Il recommande de s'inspirer d'autres cantons ayant mis en place des solutions permettant de réduire le nombre de contrôles sans compromettre la sécurité. Par exemple, certains cantons autorisent les garages agréés à transmettre directement les preuves de réparation de certaines défaillances mineures, évitant ainsi aux usagers de devoir se présenter une seconde fois à l'OCV. Il estime enfin que le projet de loi en discussion présente un objectif difficilement réalisable et qu'il expose le canton à de nouveaux risques, notamment en matière de dispersion des responsabilités et de contrôle de la qualité des inspections. Il réaffirme que le TCS ne dispose ni des moyens ni des infrastructures nécessaires pour accueillir cette prestation sur le site du Plantin.

Question des commissaires

Un député UDC précise que, si la privatisation des services automobiles avait été rejetée par votation, le projet de loi en discussion ne traite pas de privatisation mais uniquement de délégation de certaines tâches. Il interroge ensuite les représentants du TCS sur la possibilité d'élargir leur mandat au-delà du premier contrôle technique des véhicules après cinq ans. Il se demande si le TCS pourrait voir un intérêt à prendre en charge l'ensemble du suivi des véhicules afin d'alléger la charge de travail de l'OCV.

M. Gerber répond que le TCS en a effectivement la capacité, puisque ses experts sont formés pour effectuer des tests sur des véhicules anciens. Il rappelle que, si le canton a historiquement conservé le contrôle des véhicules plus anciens, c'est pour assurer un meilleur suivi de leur état général. Toutefois, il constate que l'OCV peine de plus en plus à assurer la totalité des deuxièmes contrôles, ce qui a conduit à une augmentation progressive du nombre de ces tests confiés aux garages délégataires. Il souligne cependant que, d'un point de vue financier, il serait risqué pour le TCS de s'appuyer uniquement sur une prestation dont l'Etat serait le seul client. Une trop grande dépendance vis-à-vis d'un unique donneur d'ordre, représentant plus de 50% du chiffre d'affaires, constituerait un danger économique, car un simple changement de politique publique pourrait remettre en cause ce modèle du jour

au lendemain. Il précise également que le TCS n'accepte pas d'utiliser l'argent de ses membres pour compenser une activité déficitaire lorsqu'il s'agit de prestations à destination d'entreprises ou d'acteurs publics. Si l'Etat souhaite déléguer une partie plus large des contrôles techniques, il devrait selon lui être traité comme une entreprise, et les discussions devraient être menées sur une base commerciale pour que le TCS puisse assurer la rentabilité de son engagement. Il précise que, dans les cas de service public, le TCS accepte de travailler à prix coûtant, mais qu'en dehors de ce cadre il applique des tarifs permettant de couvrir ses frais et de garantir un équilibre financier. C'est d'ailleurs pour cette raison que les garages délégataires demandent depuis deux ans une augmentation du tarif de 70 francs perçu pour chaque contrôle, afin de se rapprocher des coûts réels de l'activité.

M. Membrez ajoute que, dans les conditions actuelles, le TCS pourrait envisager d'élargir son rôle pour aider l'OCV, mais cela poserait la question des moyens à mettre en œuvre. Un tel changement nécessiterait davantage d'espace et de personnel, ce qui limiterait la capacité du TCS à proposer ses prestations à ses membres.

M. Gerber précise que le TCS a déjà dû mettre en place des procédures pour garantir que ses membres puissent continuer à bénéficier de ses services en priorité, maintenant ainsi un équilibre entre les prestations réalisées pour le canton (60%) et celles dédiées aux membres (40%). Il souligne que cette répartition est délicate à maintenir. Si une extension du mandat devait être envisagée, il faudrait veiller à respecter un équilibre entre les considérations commerciales et les missions de service public qui font partie des engagements du TCS. Toutefois, en termes de capacité, il confirme que le TCS pourrait techniquement assurer les suivants, puisque ses experts sont formés et soumis à des obligations légales de perfectionnement.

Le député UDC revient sur la durée des contrôles techniques et s'étonne du fait que les garages délégataires doivent obligatoirement réaliser ces contrôles en 30 minutes, alors que l'OCV parvient à les effectuer en 20 minutes.

M. Gerber explique que cette exigence ne figure pas dans la convention, mais qu'elle résulte d'une règle tacite mise en place pour harmoniser les pratiques entre les garages délégataires et éviter toute disparité excessive. Une réunion a lieu deux fois par an avec l'OCV, au cours de laquelle des comparaisons sont effectuées pour s'assurer qu'aucun garage ne se montre plus indulgent que les autres dans l'application des critères de contrôle. Il précise que descendre sous la barre des 20 minutes est impossible, car un contrôle complet nécessite un temps minimum incompressible pour être réalisé dans de bonnes conditions. L'OCV parvient à réduire ce temps en affectant deux experts par véhicule, ce qui leur permet d'accélérer le processus. Une telle

organisation ne serait pas viable pour le TCS, car elle entraînerait une hausse importante des coûts de personnel, rendant l'activité encore plus déficitaire. Il souligne également que le salaire d'un expert certifié ASA dépasse les 100 000 francs annuels, ce qui représente une charge salariale importante. Réduire davantage la durée des contrôles nécessiterait une augmentation du nombre d'experts par piste, ce qui alourdirait encore davantage la masse salariale.

Le député UDC demande si le TCS pourrait tout de même envisager de réduire la durée des contrôles à 20 minutes.

M. Gerber répond que ce n'est ni envisageable ni souhaitable pour des raisons de sécurité routière. Il estime que la durée minimale acceptable pourrait être de 25 minutes, mais qu'en dessous de ce seuil, la qualité des contrôles serait compromise. Il précise que, lors des périodes de forte affluence, le TCS effectue en moyenne 16 à 17 contrôles par jour et par piste, ce qui représente un rythme déjà soutenu. Il insiste sur la nécessité de trouver un équilibre entre l'efficacité des contrôles, leur coût, et la capacité des garages délégataires à assurer leurs missions sans compromettre la sécurité routière ni la qualité du service offert à leurs membres.

Un député PLR soulève la question de l'obsolescence du système actuel de contrôle des véhicules. Il fait remarquer que les voitures neuves sont déjà suivies par les garages avec des services de rappel pendant cinq ans, souvent inclus dans l'achat du véhicule. Il se demande s'il ne serait pas pertinent d'adopter un modèle similaire à celui appliqué en matière de construction, où la responsabilité repose sur l'architecte plutôt que sur une vérification systématique par l'Etat. Il suggère que cette logique pourrait être appliquée aux contrôles techniques des véhicules, en confiant cette responsabilité aux garages et concessionnaires qui assurent déjà l'entretien des voitures. Selon lui, ces acteurs pourraient attester que tous les points de contrôle sont respectés lors des révisions périodiques, ce qui permettrait de supprimer les contrôles techniques obligatoires jusqu'à 10 ou 15 ans après l'achat du véhicule. Il demande quelle démarche pourrait être engagée au niveau fédéral pour proposer une telle réforme.

M. Membrez répond que cette question relève d'une ordonnance fédérale, donc d'une compétence du Conseil fédéral. Il indique que la modification d'une telle règle n'est pas particulièrement compliquée en soi et que les parlementaires fédéraux pourraient tout à fait se saisir de cette question. Il ignore cependant si une telle initiative a déjà été déposée.

M. Gerber exprime des réserves sur cette proposition, soulignant qu'elle entre en contradiction avec le principe fondamental qui sépare les tests des

réparations afin d'éviter les conflits d'intérêts. Il met en garde contre le risque qu'un garagiste, ayant des objectifs de vente, incite ses clients à effectuer des réparations précoces et non indispensables. Par exemple, un garage pourrait recommander un remplacement anticipé des amortisseurs de 5000 kilomètres simplement pour augmenter son chiffre d'affaires. Déléguer les contrôles techniques aux concessionnaires et garages privés, qui ont une logique commerciale, introduirait une difficulté majeure en matière de surveillance et de contrôle. Il insiste sur un point que les experts du TCS constatent régulièrement : le principal problème ne vient pas des véhicules eux-mêmes, mais des propriétaires qui négligent leur entretien. Il remarque que de nombreux conducteurs espacent excessivement les contrôles une fois la période de garantie écoulée. Actuellement, l'existence des contrôles obligatoires effectués par des indépendants permet d'assurer un suivi technique même pour les usagers ayant moins de moyens ou moins de rigueur dans l'entretien de leur véhicule. Il estime que transférer cette responsabilité aux garages pourrait accentuer ces négligences. En revanche, il reconnaît que le système actuel présente une certaine obsolescence. De nombreuses technologies modernes installées dans les voitures ne sont pas prises en compte lors des contrôles techniques, comme les détecteurs d'angle mort ou les systèmes d'aide à la conduite. Il considère qu'une réflexion doit être menée sur l'évolution des tests pour inclure ces éléments, d'autant plus que l'industrie automobile se dirige progressivement vers une semi-autonomisation des véhicules.

M. Membrez admet que les avancées technologiques pourraient, à terme, conduire à une solution similaire à celle suggérée par le député PLR.

Le député PLR propose de sanctionner sévèrement les garages qui abuseraient de leur pouvoir en incitant à des réparations inutiles. Il imagine un système où chaque véhicule serait suivi par sa marque et où l'Etat recevrait automatiquement une notification en cas de non-respect du calendrier d'entretien. Selon lui, si un propriétaire ne fait pas les contrôles requis, son véhicule devrait être signalé aux autorités et il pourrait être sanctionné.

M. Membrez questionne alors la protection des données, demandant si le député PLR accepterait que les informations de son véhicule soient transmises à l'Etat.

Le député PLR répond que ces données sont déjà collectées par les garages et qu'il suffirait que les concessionnaires informent l'Etat lorsqu'un véhicule n'a pas été contrôlé dans les délais impartis.

M. Gerber souligne que la question de la protection des données personnelles reste un enjeu majeur. Actuellement, de nombreux véhicules ne

sont pas connectés et n'envoient pas automatiquement d'informations aux constructeurs. Il reconnaît cependant que, dans une quinzaine d'années, un tel système deviendra envisageable à mesure que les voitures intégrant ces technologies se généraliseront.

Une députée PLR revient sur la question des aides à la conduite, notamment celles intégrées aux rétroviseurs, qui ne font pas actuellement l'objet de contrôles obligatoires lors des expertises techniques. Elle mentionne une modification prévue pour les personnes passant le permis de conduire à partir de juillet, qui devront apprendre davantage d'éléments sur les véhicules assistés. Elle demande à M. Gerber s'il est au courant de cette évolution.

M. Gerber indique ne pas avoir suivi cette réforme.

La députée PLR s'interroge sur l'impact que cela pourrait avoir sur l'évolution des contrôles techniques des véhicules, en particulier pour la prise en compte des nouvelles technologies d'aide à la conduite.

M. Gerber reconnaît que, si une adaptation de la formation des conducteurs est mise en place, cela pourrait conduire à l'introduction progressive de vérifications spécifiques pour s'assurer du bon fonctionnement de ces équipements technologiques, qui doivent être opérationnels en permanence.

La députée PLR pose ensuite une question sur la contribution indirecte des membres du TCS au financement des contrôles techniques, notamment les 20 francs évoqués plus tôt. Elle se demande si les membres sont informés de cette utilisation de leurs cotisations.

M. Gerber répond que cette information n'est pas communiquée aux membres de manière explicite. Il rappelle que le TCS est une association à but non lucratif et que son statut impose de réinvestir les cotisations des membres dans des prestations qui leur sont destinées. Il souligne que le TCS a une mission en matière de sécurité routière, ce qui justifie que l'argent des cotisations soit également utilisé pour financer certaines actions dans ce domaine. Il donne l'exemple des cours de sensibilisation à la sécurité routière organisés pour les APE, qui sont financés par le TCS à hauteur de 250 francs pour mobiliser 11 personnes sur une demi-journée.

M. Membrez précise que la somme utilisée par membre est en réalité de quelques francs seulement, et non de 20 francs par cotisant.

La députée PLR demande si le TCS a envisagé d'arrêter totalement les contrôles techniques pour le compte du canton.

M. Gerber répond que ce n'est pas envisagé. En revanche, des négociations sont en cours avec le canton afin d'augmenter le volume de contrôles délégués, ce qui permettrait d'améliorer la rentabilité de cette activité.

M. Membrez souligne que le besoin de déléguer une partie des contrôles techniques est bien compris et que la demande existe.

La députée PLR remarque qu'une augmentation des volumes entraînerait mécaniquement une augmentation des émoluments perçus par le canton, ce qui constituerait également un bénéfice pour l'Etat.

M. Gerber indique que cette évolution serait opportune, car l'office cantonal des véhicules aurait également besoin d'augmenter ses propres émoluments. Il réaffirme que le TCS ne souhaite pas abandonner cette mission, qui reste cohérente avec son engagement en matière de sécurité routière. Il rappelle également que le TCS dispose des capacités techniques et logistiques nécessaires pour continuer à assurer ces contrôles grâce à ses deux pistes d'expertise.

M. Membrez insiste sur le fait que plus une organisation grandit, plus elle a des responsabilités. Il considère que le TCS doit assumer une mission d'intérêt public, notamment en matière de prévention routière et de contrôle technique, en réponse aux attentes des collectivités publiques.

M. Gerber illustre cet engagement en précisant que, pour assurer ses membres, le test d'occasion est facturé 160 francs pour 1h30 de travail, ce qui revient à 80 francs de l'heure. Pour les non-membres, le tarif est plus élevé, soit 240 francs. Il rappelle que cet effort tarifaire est rendu possible grâce à l'investissement des membres, qui bénéficient ainsi de prestations avantageuses.

Une autre députée PLR revient sur une affirmation précédente de M. Gerber concernant le taux de véhicules présentant des défauts majeurs. Elle demande confirmation du fait que le TCS effectue principalement les contrôles des véhicules après cinq ans et qu'un véhicule sur huit présenterait un défaut grave.

M. Gerber précise que cette statistique s'applique à l'ensemble des tests effectués par le TCS, et non spécifiquement aux véhicules de cinq ans. En effet, les véhicules plus récents présentent généralement moins de défauts graves que les véhicules plus anciens.

La députée PLR interroge ensuite M. Gerber sur le coût réel des contrôles techniques. Elle souhaite savoir à quel tarif le TCS pourrait proposer ses prestations sans être en situation de déficit.

M. Gerber explique que le coût réel est d'environ 140 francs de l'heure. Actuellement, le TCS touche 63 francs par contrôle (soit 90% des 70 francs payés par l'utilisateur), ce qui est insuffisant. Il estime que 75 francs seraient suffisants pour atteindre l'équilibre, mais qu'un tarif à 80 francs permettrait, après déduction des 10% reversés à l'Etat, d'atteindre 144 francs de revenu

horaire, soit un niveau proche du coût réel. Il souligne que cette augmentation ne viserait pas à générer un bénéfice, mais à permettre au TCS d'assurer cette mission à prix coûtant.

La députée PLR demande alors si, à ces conditions, le TCS serait prêt à prendre en charge un volume nettement plus important de contrôles pour le canton.

M. Gerber nuance cette possibilité en expliquant que la question de la capacité d'absorption se pose. Lors d'une période où seuls trois garages délégataires étaient en activité, le TCS a travaillé à flux tendu pour maintenir le rythme des contrôles. Il estime que le TCS pourrait monter jusqu'à 4000 contrôles par an pour le compte du canton, mais cela se ferait au détriment des services rendus aux membres de l'association.

La députée PLR explore l'idée d'une concession sur cinq ans, qui garantirait au TCS un volume suffisant de véhicules à contrôler pour justifier un investissement dans une troisième piste. Elle demande si, dans ce cas, le TCS serait prêt à accepter une charge de travail plus importante.

M. Membrez confirme que le TCS est disposé à jouer le jeu et qu'il est prêt à contribuer dans la mesure de ses capacités.

M. Gerber précise néanmoins que les volumes en question sont très importants. Actuellement, avec ses infrastructures existantes, le TCS atteint 4000 contrôles par an au maximum. Si une troisième piste était mise en place, 2000 contrôles supplémentaires pourraient être effectués, portant le total à 6000 par an. Il souligne toutefois que cela reste très éloigné des 100 000 contrôles annuels réalisés par l'office cantonal des véhicules. Le TCS ne pourrait donc apporter qu'une aide partielle.

La députée PLR demande si cette offre relève d'une volonté proactive du TCS ou simplement d'un service rendu au canton.

M. Gerber répond que cette activité ne constitue pas une priorité pour le TCS et qu'il s'agit d'un service rendu, sans véritable demande spécifique de leur part pour augmenter leur volume d'activité. Il confirme toutefois que le TCS a la capacité de prendre en charge le contrôle des motos, pour lesquelles ses experts sont déjà formés, si cela devait être nécessaire.

La députée PLR revient ensuite sur la possibilité, évoquée plus tôt, de permettre à certains garages certifiés de valider des réparations après un premier contrôle technique, sans nécessité de retour à l'OCV. Elle s'interroge sur le risque d'une distorsion de concurrence, puisque certains garages pourraient bénéficier de ces prestations, tandis que d'autres n'auraient pas cette opportunité.

M. Gerber reconnaît que cette question se pose et souligne que, généralement, cette possibilité est réservée aux garages certifiés UPSA.

Discussion interne après la sortie des auditionnés

Un député UDC exprime son souhait de suspendre l'examen du projet de loi afin de réfléchir à d'éventuels amendements. Il souhaite explorer la possibilité d'une meilleure répartition des contrôles, en tenant compte des explications fournies par le TCS, et voir s'il existe une formulation adaptée permettant une prise en charge plus équilibrée. Il indique qu'il reviendra vers la commission une fois ces réflexions abouties, afin de relancer le débat.

Une députée PLR souligne que le TCS s'est dit prêt à aider le canton, mais n'a pas exprimé de demande spécifique pour élargir son rôle. Elle se dit prête à étudier d'éventuels amendements avec intérêt, mais demande au député UDC de préciser l'objectif visé : s'agit-il de répondre à un besoin du canton ou d'ouvrir une opportunité pour les garages et le TCS ? Elle rappelle que, lors de l'audition, aucun souhait explicite d'extension des contrôles n'a été exprimé par ces derniers.

Le député UDC précise que ses amendements ne visent pas à une délégation totale, mais plutôt à mettre en place un partenariat permettant d'alléger la charge de travail du canton, qui peine à assurer l'ensemble des contrôles. Il souhaite vérifier s'il existe une possibilité d'adapter le projet en ce sens. Dans le cas contraire, il envisagerait même de retirer le projet. Il reconnaît que la délégation complète ne semble pas opportune, mais considère qu'il existe une piste intéressante à explorer, notamment en s'appuyant sur l'avis favorable de l'UPSA, sous certaines conditions.

Un député socialiste exprime la position du Parti socialiste, qui demeure peu convaincu par ce projet de loi. Selon lui, le texte ne répond pas au véritable besoin et ne semble pas apporter une solution adéquate. Il estime que l'audition du TCS a confirmé que l'association assure cette mission par engagement en faveur du service public, mais ne souhaite pas spécialement voir son rôle s'étendre. Il juge préférable de retirer le projet de loi ou, à défaut, de le soumettre au vote.

Une députée PLR exprime son désaccord avec l'idée que le PL 13401 ne répondrait pas à un besoin. Elle considère que la surcharge du bureau des autos est une problématique bien réelle et qu'une solution doit être trouvée. Elle demande ensuite au département depuis quand l'office cantonal des véhicules est en situation de surcharge et l'interroge sur les mesures envisagées pour remédier à cette difficulté. Elle demande quelles solutions sont actuellement à l'étude pour permettre une gestion plus efficace des contrôles techniques. Elle

soulève la question du projet de déménagement du bureau des autos, évoqué à plusieurs reprises. Elle souhaite obtenir une mise à jour sur l'état d'avancement de ce projet et savoir si des décisions concrètes ont été prises à ce sujet.

M. Favre, précisant ne pas être responsable de l'OCV, propose d'inviter à nouveau M. Leibzig et M. Maudet afin qu'ils apportent des précisions sur ces points.

Une députée PLR insiste sur l'importance de bien préciser l'évolution des travaux et de s'assurer que les intervenants invités comprennent que la discussion s'oriente désormais davantage sur la surcharge et la gestion des contrôles, et non plus sur l'idée d'une délégation totale, comme cela était envisagé initialement.

Un député UDC ajoute qu'il serait pertinent d'obtenir des informations précises sur l'avancement du projet de relocalisation du bureau des autos. Il rappelle que M. Maudet avait évoqué la possibilité de renégocier la convention entre le canton et la commune de Carouge en vue d'une démolition-reconstruction, ce qui impacterait directement Carouge. Il souhaite savoir où en sont ces négociations et si un projet concret commence à se dessiner dans ce sens.

V. Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat DSM, et de M. Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules, le 4 mars 2025

M. Maudet rappelle que ce projet de loi a déjà fait l'objet d'une précédente audition. Dans l'intervalle, plusieurs associations, notamment le TCS et l'UPSA, ont été consultées.

M. Leibzig souligne que la délégation des contrôles obligatoires est une mission fédérale confiée aux cantons. De nombreux cantons ont déjà délégué ces tâches, et cette délégation accrue soulève plusieurs enjeux. Il rappelle que plus de 115 000 contrôles sont réalisés chaque année dans le canton. Actuellement, la délégation concerne uniquement les premières expertises des véhicules âgés de 5 ans. Des essais dynamiques sont régulièrement effectués, mais au-delà de ces premiers contrôles, les acteurs impliqués rencontrent des difficultés. Il précise que seulement quatre acteurs demeurent aujourd'hui partenaires de l'Etat, contre sept auparavant. La rentabilité de cette activité est limitée en raison de tarifs fixés par l'Etat et des investissements nécessaires en infrastructures et en formation. Cette situation crée une forme de concurrence déloyale avec les garagistes. Par ailleurs, les véhicules modernes de niveaux 3 et 4 nécessitent des expertises réalisées exclusivement par des centres cantonaux agréés. Il existe aussi de nombreux contrôles qui ne peuvent être délégués, notamment ceux liés aux modifications techniques volontaires. Un

autre problème soulevé est celui des véhicules sans plaques circulant entre leur domicile et le lieu de contrôle. Actuellement, la législation permet cette circulation à condition d'être assuré et de suivre le trajet le plus direct. La plupart du temps, ces véhicules obtiennent ensuite une immatriculation conforme à la loi sur la circulation routière. Bien que les propositions alternatives aient été étudiées avec attention, M. Leibzig estime qu'aucune solution concrète et viable n'a pu être identifiée à ce jour.

M. Maudet souligne que la détermination du projet n'a pas fondamentalement changé. Cependant, il a demandé aux services concernés d'examiner la question pour envisager si la réforme était réalisable et souhaitable.

Question des commissaires

Une députée PLR revient sur l'audition du TCS, qui a signalé des retards importants dans les contrôles et les convocations. Elle interroge les services sur la réalité de ces retards, leur durée, et leur impact sur la gestion des 100 000 contrôles évoqués précédemment. Elle demande également quelles mesures sont prévues pour résorber ces retards et sollicite un point de situation sur les projets de démolition et de construction à Carouge ou ailleurs.

M. Leibzig confirme l'existence de retards persistants, qui remontent à la période de la pandémie. Il explique que, durant six semaines, les expertises ont été suspendues et que, lors de la reprise, la priorité a été donnée aux services en lien avec la population, notamment les permis de conduire, ainsi qu'aux expertises volontaires des acteurs économiques. Il souligne que cette réorganisation a entraîné des retards dans les contrôles réglementaires. Il ajoute que le départ à la retraite de plusieurs experts a également contribué à allonger les délais, malgré une gestion attentive de cette transition. Il rappelle qu'un nouvel expert met 18 mois à atteindre un rythme de croisière. Il indique que le vieillissement du parc automobile genevois augmente la demande en expertises et que les véhicules sont souvent moins bien entretenus qu'auparavant. Il constate que de nombreux rendez-vous ne sont pas honorés, avec environ 7000 absences par an, ce qui aggrave la situation. Il précise que les mêmes experts sont également chargés des examens du permis de conduire, ce qui ajoute une charge de travail supplémentaire. Il explique que, selon les normes fédérales, un retard est officiellement constaté lorsqu'un contrôle dépasse d'un jour la date théorique de convocation. Il prend l'exemple d'un véhicule convoqué le 25 février et contrôlé le 26 février, qui serait alors considéré comme ayant un jour de retard. Il précise néanmoins que, dans la réalité, le retard varie en fonction du type de véhicule. Il estime qu'actuellement le délai moyen est de 17 à 18 mois après la convocation

théorique, ce qui correspond à un retard effectif de six à sept mois selon la Confédération.

La députée PLR demande si cela signifie qu'un véhicule âgé de dix ans, qui devrait être contrôlé tous les deux ans, l'est en réalité tous les trois ans.

M. Leibzig confirme cette situation. Il précise cependant que l'office cantonal des véhicules priorise les véhicules les plus anciens ou les plus susceptibles de présenter des défauts critiques. Il explique que les retards concernent donc plus fréquemment la deuxième expertise d'un véhicule plutôt qu'un contrôle effectué à ses 8 ans.

La députée PLR relève que, si le retard est de 18 mois, cela signifie qu'un véhicule est contrôlé tous les trois ans et demi au lieu de tous les deux ans.

M. Leibzig acquiesce, mais insiste sur le fait que la sécurité routière reste la priorité. Il affirme que l'objectif est d'augmenter la capacité des contrôles grâce à des ressources supplémentaires, et que des solutions sont en cours d'examen avec le conseiller d'Etat.

M. Maudet confirme cette analyse et relève que certaines évolutions normatives ont un impact important sur la disponibilité des examinateurs. Il cite en exemple les mises à niveau des chauffeurs des TPG et les exigences spécifiques de la police, qui mobilisent un nombre significatif d'examinateurs. Il explique que les effectifs de l'office cantonal des véhicules s'élèvent à environ 120 équivalents temps plein, mais qu'ils avaient été réduits à 112-113 avant que la nécessité d'une augmentation ne soit reconnue. Il annonce qu'il proposera dans le projet de budget 2026 l'ajout de quatre à cinq postes. Il rappelle que l'office cantonal des véhicules est un service autofinancé, dont les charges sont couvertes par les émoluments perçus pour ses activités. Il indique que ces émoluments seront ajustés en 2026, avec certaines hausses et baisses prévues. Concernant le projet de déménagement du bureau des autos à Carouge, il rappelle qu'un engagement ferme avait été pris par l'Etat il y a plusieurs années, mais qu'il n'a pas pu être tenu. Il explique que plusieurs solutions ont été envisagées, notamment un déménagement vers Bernex, près du futur site de Caran d'Ache et de l'autoroute, mais que cette option a été abandonnée en raison de la préservation des surfaces agricoles. Il précise qu'une autre piste aurait été de regrouper les services sur le site du Sapèy, mais que cela n'a pas été jugé réalisable en raison du manque d'espace. Il souligne que des recherches sont en cours avec le département du territoire afin d'identifier d'autres sites potentiels, notamment à proximité de l'aéroport. Il précise cependant qu'aucun projet concret n'a encore été défini et que les discussions restent ouvertes. Il ajoute que les autorités de Carouge exercent une pression importante pour récupérer le terrain actuel du bureau des autos à

des fins publiques, mais qu'aucune commune ne s'est portée volontaire pour accueillir cette infrastructure. Il conclut en affirmant que la situation représente un véritable casse-tête et que des pistes restent à explorer.

Un député UDC indique avoir suivi avec attention les échanges et précise qu'il n'est pas surpris par la position de M. Leibzig. Il rappelle que la réaudition avait pour objectif de faire le point sur l'ensemble des éléments apportés lors des précédentes auditions et de déterminer ce qui était réellement envisageable ou non. Il considère qu'il est désormais nécessaire d'examiner le projet de loi dans son ensemble et de proposer des amendements acceptables par tous, visant une extension du partage des compétences plutôt qu'une délégation complète, qui semble impossible. Il souhaite revenir sur certains points non abordés. Il souligne tout d'abord la question de la rentabilité et évoque la différence de temps alloué aux contrôles entre le bureau des autos et les délégataires. Il constate que le bureau des autos effectue un contrôle en 15 à 20 minutes, alors que les délégataires sont contraints à un temps de 30 minutes. Il les interroge sur la raison de cette disparité et sur l'impact que cela peut avoir sur la rentabilité des délégataires, qui perdent systématiquement 10 minutes à chaque contrôle. Il demande pourquoi un tel décalage est imposé. Il aborde ensuite la question des concessionnaires et rappelle que les membres de l'UPSA ont indiqué qu'il leur serait possible de contrôler leurs propres marques de véhicules. Il rapporte qu'ils proposent d'étendre cette délégation à tous les véhicules, étant donné qu'ils disposent déjà des équipements nécessaires et réalisent des contrôles de préparation en vue des visites officielles. Il estime que ces contrôles préalables garantissent que les véhicules présentés sont conformes et qu'il y a donc peu de chances qu'ils échouent à l'expertise. Il souhaite savoir s'il serait envisageable de confier aux concessionnaires ces contrôles officiels. Il mentionne également que le TCS effectue des prévisites pour ses membres et propose une solution où il pourrait certifier qu'un véhicule est en ordre, simplement en transmettant un formulaire validé à l'OCV. Il interroge sur la faisabilité d'une telle démarche et demande si cette solution pourrait être envisagée. Enfin, il revient sur une question soulevée par l'UPSA concernant l'investissement nécessaire pour l'OCV en lien avec les nouvelles exigences fédérales sur le contrôle des systèmes d'assistance à la conduite. Il précise que chaque marque automobile possède son propre système et que les contrôles nécessiteront des machines spécifiques, impossibles à mutualiser entre différentes marques. Il souligne que l'OCV devra ainsi investir dans de nombreuses machines, chacune coûtant entre 10 000 et 20 000 francs, ce qui représente un budget de plusieurs centaines de millions de francs. Il insiste sur la place requise pour ces équipements et sur la nécessité d'aménager des infrastructures adaptées. Il souhaite savoir si cette

problématique a déjà été prise en compte, si une évaluation du nombre de machines nécessaires a été réalisée et quelles solutions sont envisagées pour faire face à ces nouvelles contraintes. Il indique ne pas avoir compris les explications données sur les expertises sans plaques. Il demande en quoi il serait problématique qu'un véhicule soit amené sans plaques dans un garage plutôt que directement au bureau des autos et souhaite qu'on lui explique la différence fondamentale entre ces deux situations.

M. Leibzig réfute l'idée selon laquelle l'OCV imposerait un temps de 30 minutes aux délégataires. Il affirme que cette contrainte n'existe pas et qu'il serait tout à fait favorable à ce qu'ils réalisent les expertises en 20 minutes s'ils le souhaitent. Il précise que l'efficacité du bureau des autos repose sur une organisation rigoureuse, avec environ 50 personnes au service technique, des pistes d'attente bien structurées et un flux de travail optimisé. Il estime que ces conditions ne sont pas réunies dans les garages, où les experts doivent également assurer l'accueil des clients, ce qui prend du temps. Il souligne que cet aspect commercial influe sur la durée des contrôles et explique que, contrairement à l'OCV, les délégataires privilégient une approche plus relationnelle avec la clientèle. Il insiste toutefois sur le fait que l'OCV ne leur impose aucun délai et que, s'ils souhaitent effectuer leurs expertises en 20 minutes, ils en ont la possibilité. Il considère néanmoins qu'un contrôle réalisé en 15 minutes ne garantirait pas une inspection de qualité suffisante, rappelant qu'il s'agit avant tout d'une question de sécurité routière.

M. Maudet intervient pour préciser que, d'après l'audition du TCS, il avait compris que l'objectif des délégataires était d'arriver à un délai de 30 minutes pour rendre l'activité rentable. Il admet toutefois ne pas avoir assisté directement à cette audition et confirme qu'aucune obligation de durée n'est imposée par l'OCV.

Le député UDC interroge ensuite sur l'organisation des expertises et demande si, entre deux contrôles complets, des expertises partielles sont réalisées.

M. Leibzig conteste cette idée et affirme qu'il n'y a pas d'intervalles entre deux contrôles. Il explique que les rendez-vous sont organisés soit pour des expertises complètes, soit pour des expertises partielles, mais que le rythme reste soutenu avec une moyenne de 23 expertises par jour et qu'il n'y a pas de temps libre entre ces activités.

Le député UDC insiste et demande si les rendez-vous pour expertises partielles ne sont pas intégrés entre deux expertises complètes.

M. Leibzig explique que les retours pour expertises partielles se font sans rendez-vous, par souci d'efficacité. Il précise que des pistes spécifiques leur

sont dédiées et que les experts qui s'en chargent effectuent uniquement ce type d'expertises jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus à traiter. Il affirme donc que ces contrôles ne sont pas intercalés entre les expertises complètes. Concernant la possibilité de confier les contrôles aux concessionnaires, il rappelle que cette question a déjà été discutée avec l'UPSA. Il souligne qu'un problème fondamental de conflit d'intérêts se pose, notamment en raison du lien entre la vente, la réparation et l'expertise. Il explique que l'OCV veille à éviter toute situation où un acteur pourrait être à la fois juge et partie. Il mentionne que les délégataires actuels, tels que le TCS et trois garages agréés, ne sont pas autorisés à contrôler leurs propres véhicules afin de garantir une neutralité dans les expertises. Il précise également que l'OCV surveille de près les pratiques des délégataires pour éviter toute forme de publicité ou d'incitation à favoriser un acteur au détriment des autres, afin de préserver l'équilibre économique du secteur automobile genevois. S'agissant du contrôle des systèmes d'assistance à la conduite, il confirme qu'il s'agit d'un défi majeur. Il rappelle que, depuis l'année dernière, 42 systèmes de sécurité passive sont embarqués sur tous les nouveaux véhicules construits en Europe et que la vérification de ces dispositifs représente un enjeu considérable. Il explique qu'il est irréaliste d'imaginer que l'OCV puisse acquérir et gérer l'ensemble des équipements nécessaires pour contrôler toutes les marques. Il indique que l'Office fédéral des routes travaille sur une alternative consistant à mettre en place des hubs technologiques en Suisse, sous contrat étatique, qui se chargeraient de ces contrôles. Il précise qu'il tente d'influencer l'OFROU dans ce sens et qu'il travaille en étroite collaboration avec l'UPSA pour élaborer des solutions adaptées. Concernant les expertises sans plaques, il reconnaît que, sur le fond, il n'y a pas de grande différence entre amener un véhicule sans plaques dans un garage ou au bureau des autos. Toutefois, il souligne que la police tolère actuellement ces déplacements en direction de Carouge, car elle sait que les véhicules concernés se rendent au bureau des autos. Il craint que, si cette tolérance s'étendait à l'ensemble du canton, plus de 100 000 véhicules sans plaques circuleraient sur la voie publique, entraînant un risque accru de contrôles policiers et une complexification de la gestion de ces véhicules en infraction.

Le député UDC indique qu'il souhaite soulever deux points supplémentaires. Il prend l'exemple de la préparation à la visite et souligne que les acteurs agréés pour réaliser la première expertise disposent des compétences nécessaires pour effectuer également la seconde. Il ne voit pas ce qui pourrait les empêcher de prendre en charge cette tâche et rappelle que ces acteurs estiment eux-mêmes pouvoir assurer l'ensemble du processus, puisqu'ils effectuent déjà la préparation des véhicules en amont des contrôles.

Il évoque ensuite la question de l'autofinancement et souligne que, d'année en année, les budgets montrent que les émoluments perçus génèrent des revenus conséquents. Il rappelle que Genève a déjà été rappelé à l'ordre à deux reprises en raison de montants jugés excessifs sur la majorité des émoluments, y compris ceux appliqués par l'OCV. Il précise que, suite à une seconde intervention des autorités compétentes, l'OCV a partiellement réduit certains émoluments, mais que, pour d'autres, les montants restent encore largement supérieurs au seuil autorisé par la Constitution fédérale.

M. Maudet commence par rappeler qu'il est essentiel de ne pas confondre impôt et émolument. Il indique qu'il partage l'analyse selon laquelle certains émoluments nécessitent une réévaluation. Il précise qu'en lien avec la polémique sur l'impôt automobile, il a souhaité engager une réflexion sur l'efficacité des prestations fournies par l'OCV, notamment en prévoyant une réduction des effectifs dans le budget 2025. Il affirme que l'objectif est d'abord de vérifier le coût réel des prestations et d'évaluer si certaines tâches pourraient être accomplies avec moins de personnel, avant d'ajuster les émoluments en conséquence. Il confirme qu'à partir du 1^{er} janvier 2026 des modifications tarifaires entreront en vigueur, certaines à la hausse, d'autres à la baisse, afin d'assurer une stricte correspondance entre le coût réel des prestations et leur tarification. Il réaffirme sa conviction que les émoluments ne doivent en aucun cas générer un bénéfice, mais uniquement couvrir les frais du service.

M. Leibzig rappelle qu'en 2019, la dernière réforme majeure des émoluments avait conduit à une réduction du tarif d'immatriculation, qui était passé de 95 à 70 francs, entraînant une perte de recettes pour l'Etat. Il souligne que l'objectif n'est pas de générer des bénéfices, mais bien d'assurer un équilibre budgétaire pour couvrir les frais du service. Concernant la préparation des expertises, il met en avant la distinction entre le rôle des garagistes et celui de l'OCV. Il explique qu'un garagiste qui prépare un véhicule en vue d'une expertise peut être soumis à une pression commerciale, notamment en lien avec les réparations nécessaires. Il précise que, dans de nombreux cas, les véhicules qui arrivent à l'OCV ne sont pas entièrement préparés, car certains clients ne réalisent pas toutes les réparations recommandées, souvent pour des raisons financières. Il met en garde contre le risque qu'un garagiste qui aurait à la fois la compétence pour réparer et pour expertiser puisse être tenté d'exercer une pression pour imposer certaines réparations. Il insiste sur l'importance pour les usagers de pouvoir bénéficier d'un avis neutre et indépendant sur l'état de leur véhicule. Il estime qu'il est essentiel de prendre en compte cette dimension avant d'envisager toute évolution du système.

M. Maudet ajoute que, si la volonté politique est de modifier le projet de loi afin de remettre en cause la séparation entre l'entité qui teste et celle qui répare, cela relève d'un choix politique et qu'il appartient à la commission de décider s'ils souhaitent aller dans cette direction.

M. Leibzig revient ensuite sur la question de la deuxième expertise et admet que, sur le principe, il ne serait pas opposé à une délégation élargie. Toutefois, il rappelle que les acteurs privés ne disposent pas de pistes d'essai, à l'exception du TCS, qui en possède une au Plantin. Il souligne que les essais sur la voie publique pourraient poser des problèmes de sécurité, notamment en cas d'accident, de panne ou de blocage. Il considère que cet élément justifie que la deuxième expertise ne soit pas déléguée. Il précise par ailleurs que le TCS, qui est actuellement délégataire, fonctionne déjà à pleine capacité et n'est pas en mesure d'augmenter significativement le nombre d'expertises qu'il réalise. Il indique qu'il est en contact régulier avec le directeur du TCS à ce sujet et que cette limite opérationnelle constitue un obstacle supplémentaire à une délégation plus large de la deuxième expertise.

Un député PLR indique qu'il n'a pas bien saisi si la question de l'expertise réalisée par les concessionnaires constitue une obligation ou non. Il souligne qu'il lui semble qu'une marque automobile est autorisée à effectuer le premier contrôle et en déduit qu'un propriétaire de véhicule pourrait donc très bien faire tester sa voiture directement à l'endroit où il l'a achetée.

M. Leibzig confirme que cette possibilité existe et précise que l'OCV veille à assurer une stricte séparation entre les acteurs impliqués dans l'expertise et ceux chargés de la réparation. Il souligne toutefois que la proposition du député UDC ne porte pas exactement sur cette situation. Il explique qu'il ne s'agit pas ici d'un concessionnaire qui effectue des expertises pour des véhicules tiers, mais bien de la possibilité pour une marque d'expertiser directement ses propres véhicules. Il met en garde contre les risques que cela pourrait entraîner en matière de sécurité routière. Il prend l'exemple d'une marque X, dont toutes les expertises du jour seraient réalisées en interne, sans qu'aucun véhicule ne soit physiquement contrôlé par un expert indépendant. Il estime qu'une telle situation représenterait un risque important et rappelle que, pour cette raison, les concessionnaires ne sont pas autorisés à expertiser leurs propres véhicules pour leur propre compte.

Un autre député UDC rebondit sur les propos de son collègue UDC et exprime le sentiment que la discussion semble fermée à toute évolution possible. Il demande dans quelle mesure une meilleure collaboration avec les garages pourrait néanmoins être envisagée. Il rappelle que, lors de l'audition avec l'UPSA, il est apparu une forme de défiance vis-à-vis des garages, certains estimant qu'ils ne réalisent pas toujours correctement leur travail. A

l'inverse, l'UPSA a également relevé que certaines voitures passent le contrôle officiel alors qu'elles ne passeraient pas un test de sécurité réalisé en garage. Il constate qu'il peut donc exister des erreurs des deux côtés et que la qualité du contrôle peut parfois dépendre de la personne qui le réalise, que ce soit au sein d'un garage ou à l'OCV. Il s'interroge sur la possibilité de mieux s'appuyer sur les réseaux existants, sachant qu'un grand nombre de propriétaires effectuent déjà une prévisite dans un garage avant de passer le contrôle officiel. Il souligne que, selon l'UPSA, un contrôle réellement approfondi nécessiterait entre 30 et 40 minutes, alors que le bureau des autos ne consacre en moyenne que 15 à 20 minutes par véhicule. Il estime que si l'on suit cette logique, les contrôles actuels ne seraient pas réalisés de manière optimale. Il propose donc d'explorer des solutions permettant d'optimiser le processus en s'appuyant sur les compétences des garagistes, plutôt que de refuser cette collaboration. Il exprime également une préoccupation sur les conséquences possibles du retard accumulé par l'OCV. Il rappelle que la mise sous tutelle du canton de Genève a été évoquée en lien avec ces contrôles et il s'interroge sur les mesures que la Confédération pourrait prendre si la situation ne s'améliore pas. Il souhaite savoir quelles conséquences concrètes pourraient survenir si l'OCV ne parvient pas à rattraper le retard actuel.

M. Leibzig affirme qu'il ne remet pas en cause le professionnalisme des garages affiliés à l'UPSA et qu'une bonne collaboration a toujours existé. Il rappelle toutefois que l'OCV est tenu de respecter un cadre strict, avec une assurance qualité harmonisée selon les directives nationales. Il souligne que la question centrale n'est pas seulement de savoir si les garages peuvent techniquement réaliser ces expertises, mais aussi d'assurer une traçabilité complète des contrôles, imposée par la Confédération. Il rappelle que, sur environ 45 000 immatriculations de voitures d'occasion et 15 000 voitures neuves par an, environ 15 000 véhicules passent leur première expertise dans des garages agréés. Or, ces garages sont passés de sept à seulement quatre sites de contrôle, chacun ayant dû investir dans des infrastructures spécifiques, comme des pistes d'essai, qui coûtent environ 150 000 francs. Il souligne que ces investissements doivent être amortis et que l'ajout de nouveaux délégataires entraînerait une dilution du nombre d'expertises par site, ce qui pourrait ne pas être économiquement viable pour les garages concernés. Il rappelle également que la formation d'un expert prend 18 mois, ce qui constitue un frein supplémentaire à l'extension du système. Il assure toutefois qu'il ne s'oppose pas à des évolutions et rappelle que cette réflexion est en cours depuis plusieurs années. Il souligne que l'OCV se remet constamment en question et explore les différentes possibilités du marché. Il indique cependant qu'aucun acteur économique ne s'est réellement manifesté pour

prendre en charge ces missions supplémentaires, ce qui rend leur mise en œuvre complexe. Il insiste enfin sur le fait que l'OCV doit répondre aux exigences de la Confédération et qu'il n'est pas envisageable d'ouvrir cette délégation de manière trop large sans compromettre l'assurance qualité requise au niveau fédéral.

M. Maudet précise qu'il faut aussi prendre en compte l'impact financier pour les usagers. Il explique que, si les garages devaient allonger le temps des contrôles à 30 minutes, cela entraînerait un coût plus élevé pour l'administré. Il rappelle que l'OCV fonctionne avec un temps d'expertise optimisé à 20 minutes et que la qualité du contrôle est régulièrement vérifiée par l'OFROU. Il affirme que si l'OCV ne respectait pas les standards de qualité exigés, il aurait déjà été sanctionné publiquement par la Confédération. Il s'interroge sur l'intérêt d'augmenter la durée et le coût des expertises sans véritable gain en termes de qualité.

Le député UDC précise que son propos n'était pas de remettre en cause l'organisation des contrôles en termes de durée ou de coût. Il explique que son idée repose sur un principe d'efficacité, en s'appuyant sur les vérifications déjà effectuées par les garagistes. Il prend l'exemple d'un véhicule amené en prévisite chez un garagiste, qui réalise déjà certains contrôles avant l'expertise officielle. Il propose que ces vérifications puissent être reconnues et prises en compte par l'OCV, afin d'éviter qu'elles ne soient refaites inutilement. Il considère qu'une telle approche permettrait un gain de temps et d'efficacité, sans remettre en cause le rôle final de l'OCV dans la validation du contrôle.

M. Leibzig se montre favorable à cette réflexion et rappelle que c'est précisément l'objectif de son projet de carnet technologique. Il indique toutefois que, pour l'instant, la Confédération s'oppose à une telle évolution au niveau national. Il précise cependant qu'il n'a pas abandonné cette idée et qu'il continue à plaider en faveur d'une amélioration du système.

M. Maudet souligne que la proposition du député UDC est intéressante et qu'elle mériterait d'être explorée davantage. Il précise qu'une modification légale n'est pas nécessaire à l'échelle cantonale, mais que l'OCV doit obtenir l'autorisation de l'OFROU pour mettre en place un tel dispositif. Il propose donc d'intervenir auprès de l'OFROU pour demander l'autorisation de lancer un projet pilote dans ce sens. Il estime que cette initiative serait pertinente et permettrait d'améliorer le fonctionnement du contrôle technique sans pour autant compromettre la qualité des expertises.

Le député UDC indique qu'il soutient pleinement l'initiative de M. Maudet de prendre contact avec l'OFROU et qu'il serait favorable à cette démarche. Il demande un gel officiel du projet de loi afin de permettre à M. Maudet d'écrire

à l'OFROU et d'attendre sa réponse. Il estime que ce gel offrirait également le temps nécessaire à une réflexion approfondie sur d'éventuels amendements. Il considère que si, à terme, aucune solution viable ne peut être trouvée, un retrait du projet de loi pourrait être envisagé. Toutefois, il insiste sur l'importance de poursuivre cette réflexion jusqu'à son terme, d'autant plus compte tenu de la pression exercée par la commune de Carouge en lien avec le projet de déménagement du bureau des autos. Avant de conclure, il pose une dernière question sur l'état de la pénalité due à Carouge, demandant si cette question reste en suspens et si une amende doit encore être payée.

M. Maudet précise qu'aucun paiement n'a été effectué à ce jour. Il rappelle qu'il ne s'agit pas d'une amende, mais d'une pénalité conventionnelle, qui peut, par nature, faire l'objet d'une suspension si les parties concernées en conviennent ainsi. Il indique que, bien que la commune de Carouge soit en droit d'exiger le paiement de cette pénalité, elle ne l'a pas fait jusqu'à présent. Il précise toutefois que la commune reste attachée à l'idée de récupérer les terrains concernés.

Une députée socialiste interroge le conseiller d'Etat sur la date à laquelle il pourra revenir avec les informations demandées auprès de l'OFROU.

M. Maudet estime qu'une réponse devrait être obtenue d'ici fin avril ou début mai.

Le gel du PL 13401 est accepté à l'unanimité.

VI. Discussion et votes le 9 septembre 2025

Le président explique que la commission a reçu quatre courriers. Le premier courrier émanait du conseiller d'Etat et demandait à l'OFROU la prise en compte des nouvelles technologies. L'OFROU a répondu en invitant notre canton à s'adresser à l'association des services des automobiles (ASA), ce qu'a fait le DSM. Finalement, l'ASA a déclaré qu'il traiterait de cette question à sa séance d'août.

Un député UDC indique que le dernier courrier du 8 juillet de l'ASA indique que ce point sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine séance du comité ASA fixé au 21 août 2025. Il poursuit en indiquant qu'il est mentionné que la question sera étudiée et qu'à l'issue de leur séance, il attendra un nouveau courrier afin de savoir s'il est possible de déléguer cette tâche. Il relève que la commission ne dispose pas encore d'éléments suffisants pour parvenir à une conclusion. Il rappelle par ailleurs que M. le conseiller d'Etat, lors des derniers travaux menés sur ce sujet, s'était engagé à rédiger les courriers, ce qu'il a fait. Il souligne cependant qu'il convient désormais

d'attendre les retours pour connaître les possibilités, retours qui ne sont pas encore à disposition de la commission.

M. Maudet rappelle que le travail a été effectué conformément à la demande. Il mentionne que le courriel de M. Leipzig, présent à cette séance, avait indiqué qu'ils étaient entrés en matière. Il précise que l'absence de réponse immédiate signifie que la question doit être approfondie. Il ajoute que, lorsqu'il y a des propositions en provenance de Genève, qu'elles émanent du Grand Conseil ou de l'administration, elles suscitent généralement du scepticisme. Il souligne que le comité de l'ASA est une entité importante, partenaire de l'OFROU. Il indique aux députés qu'il ne fallait pas s'attendre, dès le 21 août, à disposer d'une réponse claire sur la suite à donner. M. Maudet conclut en indiquant que deux options sont possibles, soit clore les travaux dès à présent, soit laisser un peu de temps afin que l'analyse puisse se faire du côté alémanique. Dans ce second cas, il précise qu'il reviendrait au début de l'année prochaine pour présenter les réponses obtenues.

Une députée PLR indique que les auditions menées n'ont pas révélé un intérêt particulier du secteur privé. Elle précise n'avoir pas entendu d'enthousiasme marqué, cependant elle n'exprime pas d'opposition à un gel du projet.

Un député UDC indique avoir bien entendu l'intervention de la députée PLR, mais rappelle qu'au cours de l'audition il avait été souligné la nécessité de se poser la question des coûts financiers liés au matériel nécessaire pour effectuer ces contrôles techniques, en particulier ceux relatifs aux systèmes d'assistance à la conduite. Ces contrôles étant très spécifiques, chaque marque exige un équipement particulier, ce qui représente un coût considérable. Si l'on tient compte du nombre de modèles circulant, l'investissement pour le canton se chiffrerait en centaines de milliers de francs afin de contrôler l'ensemble des véhicules. Il ajoute que le conseiller d'Etat avait d'ailleurs évoqué la possibilité d'introduire un carnet de contrôle permettant de déléguer ces vérifications, qui seraient ensuite formalisées par le bureau des autos. Il propose donc de geler le projet de loi afin d'examiner la faisabilité d'une telle délégation.

La députée PLR répond en soulignant que, dans ce cas, la situation diffère du projet de loi initial. Celui-ci prévoyait que le département délègue, ce qu'elle comprenait davantage comme une demande émanant du secteur privé. Or, la raison semble davantage relever d'un problème technique de l'Etat. Dès lors, il s'agirait plutôt de permettre au département de déléguer en fonction de ses besoins. Elle interroge le département quant à la nécessité d'une telle disposition légale pour permettre au département de déléguer ces tâches. Elle répète qu'elle n'est pas opposée à un gel du projet, mais estime que celui-ci ne devrait intervenir que s'il présente une réelle utilité.

M. Maudet indique ne pas être certain de la réponse.

Une députée socialiste dit ne pas être favorable au gel du projet. Elle précise que les auditions ont montré qu'il n'y avait ni intérêt ni nécessité. Elle estime qu'il existe un risque à déléguer à des acteurs privés une compétence en matière de contrôles techniques, dont l'objectif est de garantir que les véhicules sont en état de circuler pour des raisons de sécurité routière. Elle souligne également le risque de collusion entre les entreprises qui effectueraient à la fois les contrôles et les réparations. Elle conclut qu'il est possible de voter dès ce soir et que son groupe s'opposera à ce projet.

Un député Vert va dans le sens des arguments avancés par la députée socialiste. Il souligne toutefois que l'on se situe à la croisée de plusieurs enjeux avec dans un premier temps la question du respect du droit fédéral, mais aussi la sécurité routière, le périmètre des tâches régaliennes de l'Etat, ainsi que la dimension économique. Il relève pour la question économique que le projet ne suscite manifestement pas l'intérêt du secteur privé et rappelle que les conditions imposées, notamment pour éviter les conflits d'intérêts entre contrôles et réparations, constituent un frein supplémentaire à leur engagement. Selon lui, l'ensemble de ces éléments conduit à considérer que ce projet de loi, qui impose à l'Etat de se départir d'une tâche essentielle liée à la sécurité routière, ne peut être accepté en l'état. Il précise néanmoins rester attentif à la réponse de l'ASA, bien qu'elle tarde à parvenir.

M. Maudet répond à la remarque du député Vert et précise que la période d'attente est normale, il y a d'abord une phase d'entrée en matière. Il indique qu'il y avait peu de chances d'obtenir une réponse dès le 22 août. Il s'engage toutefois à relancer le dossier d'ici à la fin de l'année afin d'obtenir une réponse, quel que soit le sort réservé à ce projet de loi.

Un député du Centre indique que la députée socialiste a bien mis en lumière la complexité de la problématique. Il précise n'avoir pas perçu d'intérêt marqué du secteur privé quant aux retombées que pourraient engendrer ces contrôles. Pour l'instant, la situation fonctionne et à l'avenir, si des difficultés apparaissent, il sera toujours possible de réévaluer la question. Il se prononce en faveur du vote du principe d'entrée en matière.

Votes

Le président met aux voix la proposition du gel du PL 13401 :

Oui : 7 (2 UDC, 3 PLR, 2 MCG)

Non : 7 (1 LC, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : 1 (1 PLR)

La proposition de gel est refusée.

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13401 :

Oui : 8 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : 7 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 3 S)

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

Une députée PLR propose un amendement à l'article 9, alinéa 2, consistant à remplacer le terme « délègue » par « peut déléguer ».

Un député UDC indique être en faveur de cet amendement. Il souligne qu'il est préférable de l'adopter afin de laisser une porte ouverte à cette possibilité et d'inscrire clairement dans la loi ce projet.

Un député Vert relève qu'il est déjà possible pour les privés d'effectuer les premiers contrôles. Il souligne que, dans ce cas, soit l'Etat agit en dehors de la loi, soit la législation actuelle le permet. Il ajoute ne pas souhaiter alimenter une « inflation législative » en votant une loi qui confirmerait simplement une pratique déjà possible. Selon lui, il n'est pas question de geler le projet dans l'attente de l'ASA. En revanche, il dit être intéressé par la réponse concernant la possibilité de déléguer.

Le président indique avoir compris, grâce aux auditions, que le pouvoir de délégation se limite uniquement au premier contrôle et non aux suivants, alors que ce projet de loi élargirait la possibilité de déléguer à l'ensemble des contrôles.

M. Maudet déclare que c'est exact, mais rappelle que cela reste sous réserve du droit fédéral. Il estime que, quelle que soit la décision prise au sein de la commission, le risque est limité car ce domaine est déjà clairement encadré.

Le député UDC indique que l'aspect positif de cette loi réside dans le fait qu'elle prévoit, « sous réserve des dispositions contraires au droit fédéral », que le département « peut déléguer », ce qui ouvre le champ à toutes les délégations possibles dans ce cadre. Il ajoute un amendement qui a pour objectif de supprimer l'art. 22 al. 4.

Un député socialiste s'interroge sur le fait que ce projet de loi ne serve qu'à illustrer une position dogmatique, dans la mesure où le secteur privé ne manifeste aucun intérêt.

Le député UDC répond que ce n'est pas le cas. Il ajoute que certains procès-verbaux montrent que, s'il n'y a certes pas un engouement marqué, il y a tout de même un nombre non négligeable d'acteurs qui se sont montrés intéressés,

notamment pour les systèmes d'assistance. Il souligne que l'Etat ne pourra pas investir d'un coup dans l'ensemble des programmes et des machines nécessaires et que son adaptation prendra du temps, entraînant retards et complications. Il rappelle également que ces équipements devront être stockés. Dès lors, ce nouveau projet ouvre une porte en cas de nécessité.

Un député MCG précise bien connaître le domaine technique et relève que les grands garages disposent de l'outillage nécessaire. Du point de vue économique, au tarif actuel, il estime qu'il pourrait y avoir un réel intérêt, selon le volume concerné. Ainsi, il indique que la formulation « peut déléguer » lui paraît adéquate.

2^e débat

Le président met aux voix l'amendement de la députée PLR à l'art. 9, al. 2 :

² Le département peut déléguer, sous réserve des dispositions contraires du droit fédéral, les contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers.

Oui : 8 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : 6 (1 Ve, 1 LJS, 1 LC, 3 S)

Abstentions : 1 (1 Ve)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'amendement du député UDC de supprimer l'art. 22 al. 4 :

Oui : 9 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 LC)

Non : —

Abstentions : 6 (1 LJS, 2 Ve, 3 S)

L'amendement est accepté, l'art. 22 al. 4 est retiré.

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13401 ainsi amendé :

Oui : 8 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : 7 (1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : —

Le PL 13401, tel qu'amendé, est accepté et la catégorie II 40 minutes est proposée.

VII. Conclusion

La commission des transports a examiné avec sérieux le projet de loi 13401. Les auditions ont été nombreuses, approfondies, parfois critiques, et c'est précisément ce qui a permis d'aboutir à un texte plus équilibré que sa version initiale.

Il ressort de nos travaux que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. L'office cantonal des véhicules fait face à des retards importants. Nous parlons de délais qui peuvent atteindre plusieurs mois au-delà des échéances théoriques, avec des véhicules contrôlés tous les trois ans ou trois ans et demi au lieu de deux. Les causes sont connues : effets postpandémiques, départs à la retraite, complexification technologique des véhicules, nouvelles exigences fédérales, surcharge structurelle.

Il en ressort également que la délégation complète des contrôles au secteur privé, comme proposé dans le projet de loi initial, n'est ni réaliste ni souhaitable en l'état. Les auditions ont mis en lumière des contraintes fédérales strictes, des exigences d'assurance qualité, des risques de conflits d'intérêts lorsqu'un acteur serait à la fois réparateur et expert, ainsi que des limites opérationnelles réelles du côté des délégataires actuels.

Finalement, nos travaux ont mis en évidence – et c'est ici que réside l'essentiel – que rien ne justifie que nous fermions toute possibilité d'évolution.

La majorité de la commission a donc choisi une voie mesurée et responsable. L'amendement central remplace le terme « délègue » par « peut déléguer » les contrôles des véhicules. Ce n'est pas une révolution. Ce n'est pas une privatisation forcée. C'est une faculté. Une simple possibilité. Un outil juridique à disposition de l'Etat.

Et cette faculté reste strictement encadrée :

- sous réserve du droit fédéral ;
- dans le respect des exigences de qualité ;
- sous contrôle de l'Etat.

Ce texte ne retire aucune compétence à l'Etat. Il lui donne une marge de manœuvre supplémentaire pour faire face aux défis à venir, notamment en matière de systèmes d'assistance à la conduite, dont le contrôle nécessitera des équipements spécialisés coûteux et évolutifs.

Refuser ce projet amendé reviendrait à figer le système actuel, alors même que tout le monde reconnaît qu'il est sous tension.

L'accepter, au contraire, signifie donner au département une boîte à outils plus large, sans l'obliger à s'en servir, mais en lui permettant d'agir si les circonstances l'exigent.

La majorité considère que cette approche est pragmatique, proportionnée et compatible avec la sécurité routière, qui demeure évidemment la priorité.

Pour toutes ces raisons, la majorité de la commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le projet de loi 13401 tel qu'amendé.

Date de dépôt : 14 octobre 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

Le présent projet de loi, tel que sorti des travaux de commission, propose d'introduire un nouvel alinéa à l'article 9 de la LaLCR cantonale autorisant le département à déléguer, sous réserve des dispositions contraires du droit fédéral, les contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers (art. 9, al. 2 nouveau). Aujourd'hui, le premier contrôle technique (après 5 ans) peut être réalisé auprès de quatre organismes privés (trois garages et la section genevoise du TCS). Le canton de Genève est le seul de Suisse à déléguer ces contrôles à des garages. Les autres cantons qui délèguent une partie de leur tâche de contrôle des véhicules ont confié ces tâches à des associations telles que le TCS. Toutefois, plusieurs cantons ont récemment mis un terme à la délégation des contrôles techniques à leur section locale du TCS.

Comme nous le verrons dans ce rapport de minorité, la délégation d'une part plus importante des contrôles techniques par l'office cantonal des véhicules (OCV) est matériellement pas possible à court terme. Sur le long terme, si le Conseil d'Etat souhaitait s'engager sur cette voie, cela se ferait au détriment de la sécurité des usagers de la route, des salariés du bureau des autos, des détenteurs de véhicules (probable augmentation des tarifs), sans pour autant permettre des économies pour l'Etat, bien au contraire !

Une délégation large, floue et sans garde-fous légaux suffisants

Tel que sorti des travaux de commission, le projet de loi introduit dans la loi la possibilité pour le Conseil d'Etat de déléguer les contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers sans définir précisément :

- quels types de contrôles peuvent être délégués (premier contrôle, contrôles périodiques, expertises spécifiques) ;
- le coût du contrôle qui pourra être facturé aux détenteurs des véhicules ;
- quelles catégories de véhicules sont concernées (voitures particulières, véhicules lourds, véhicules agricoles, engins de chantier, véhicules de transports publics, véhicules autonomes, etc.) ;
- les critères de sélection, d'agrément et de contrôle des délégataires ;

- les exigences minimales d'infrastructure, de personnel et d'indépendance (séparation contrôle/réparation) ;
- les mécanismes de transparence, de reporting et de responsabilité en cas de défaillance ou de fraude.

Cette absence de précision confère au Conseil d'Etat une latitude considérable sans assujettir l'exécution effective à un débat parlementaire et sans exiger de garanties minimales au bénéfice de l'intérêt public. La minorité estime qu'un tel transfert de compétences devrait a minima être encadré par la loi elle-même et non laissé à un simple exercice réglementaire ou à un cahier des charges administratif futur.

Impossibilité matérielle et opérationnelle d'externaliser l'ensemble (ou une large part) des contrôles

Les contrôles techniques ne se limitent pas aux voitures de tourisme. Ils couvrent une très large palette de véhicules immatriculés et d'expertises spécialisées : véhicules d'intervention, véhicules lourds (poids lourds, autocars, TPG), véhicules agricoles, engins de chantier, remorques variées, tachygraphes, bateaux, véhicules autonomes, etc. Or, le droit fédéral interdit la délégation des contrôles techniques d'une partie de ces véhicules. D'ailleurs, les délégataires privés ne sont, pour la plupart d'entre eux, pas dotés des compétences spécifiques et des infrastructures techniques pour réaliser ses contrôles.

Notons également qu'aujourd'hui, à Genève, l'OCV effectue la très grande majorité des expertises périodiques (chiffres communiqués en commission : plus de 100 000 contrôles effectués annuellement par l'OCV, contre environ 12 000 contrôles délégués à des privés). Les prestataires privés disposent d'infrastructures très limitées et n'ont pas l'espace nécessaire pour absorber ni le volume ni la diversité des contrôles effectués par l'OCV. Même une délégation partielle nécessiterait que l'OCV maintienne ses halls, ses équipements et ses équipes pour les contrôles non déléguables. De ce fait, ce projet de loi ne permettrait pas, contrairement à ce que prétendent ses auteurs, de faire des économies et de renoncer aux halls techniques.

Les délégataires privés actuels ne montrent pas d'intérêts à prendre en charge une plus grande part des contrôles techniques

Auditionné en commission, le TCS, qui fait partie des délégataires, a signalé que les prix pratiqués dans le cadre de la délégation publique (70 francs par contrôle) ne couvrent pas les coûts réels : ces activités seraient donc effectuées à perte compte tenu du tarif fixé par l'OCV. A Genève, plusieurs

garages ayant commencé comme délégataires il y a des décennies ont renoncé à ces activités de contrôle, vraisemblablement pour cette raison ; seuls quelques-uns subsistent. Par ailleurs, étendre la délégation obligerait les prestataires privés à d'importants investissements (halls, bancs d'essai, engagement et formation de personnel qualifié), qui viendraient encore alourdir leurs pertes. Sauf à augmenter le tarif du contrôle payé par les détenteurs de véhicules, ce que revendiquent d'ailleurs déjà aujourd'hui les garages délégataires, il est peu probable que de nouveaux prestataires acceptent d'assumer ces contrôles ou que les délégataires actuels souhaitent augmenter le volume des contrôles qu'ils effectuent, rendant ainsi un élargissement de la délégation inopérante.

Aujourd'hui, la raison pour laquelle certains garages acceptent encore d'effectuer ces contrôles, c'est qu'ils espèrent ainsi se faire connaître par de nouveaux clients qui pourront ensuite revenir dans leurs garages pour d'autres prestations (plus lucratives). Or, seuls les gros garages peuvent se permettre cette « stratégie » qui consiste à investir dans des infrastructures coûteuses pour fournir une prestation à perte afin d'attirer de nouveaux clients. Les petits garages ne peuvent pas rivaliser, ce qui constitue une forme de concurrence déloyale organisée par l'Etat lui-même.

Finalement, le TCS, lors de son audition, a relevé le risque économique pour une structure privée que représente le fait de dépendre en grande partie de la délégation du contrôle des véhicules. En effet, il suffit d'un changement de loi (par exemple une soudaine interdiction de la délégation de ces contrôles) pour remettre en cause leur modèle du jour au lendemain.

Risques de collusion et conflits d'intérêts

Lors de son audition, le président du TCS, M. Membrez, a indiqué qu'« une règle d'or est appliquée dans pratiquement tous les cantons : un établissement chargé de contrôler un véhicule ne doit pas proposer de réparation. Cette séparation vise à éviter les conflits d'intérêts et à garantir l'impartialité des contrôles. » Ainsi, cela assure au détenteur du véhicule que l'entité chargée du contrôle n'a pas intérêt à faire échouer le contrôle pour proposer ensuite des réparations (ou inversement). Genève est aujourd'hui le seul à déléguer des contrôles à des garages qui effectuent par ailleurs des prestations de réparation, ce qui crée une forme de dépendance et de risque de conflits d'intérêts. L'extension de la délégation sans exigences strictes d'indépendance et de séparation fonctionnelle accroîtra ce risque et portera atteinte à l'impartialité des expertises.

Risques pour la sécurité routière

Selon le TCS, « un accident sur dix est lié à un mauvais état du véhicule », de même qu'« un défaut majeur est constaté sur environ un véhicule sur huit ». Le contrôle technique des véhicules représente donc un enjeu évident de sécurité routière, mais aussi de lutte pour la protection contre le bruit. Il est dès lors indispensable que ces contrôles continuent à être menés par l'Etat dans une logique tournée vers l'intérêt public plutôt que par des entreprises privées qui recherchent une rentabilité. La minorité craint ainsi qu'une externalisation massive, pour des motifs de rationalisation, ne conduise à une pression à la productivité et à des pratiques qui pourraient réduire la qualité des contrôles. Les contrôles ne doivent pas être vus uniquement sous l'angle d'un service consommateur, mais comme une mission de service public garante de la sécurité.

Potentiel surcoût pour l'Etat lié au contrôle des délégataires

Comme vu ci-dessus, l'augmentation de la délégation des contrôles techniques des véhicules ne va pas permettre à l'Etat de faire des économies. Par ailleurs, la délégation ne supprime pas la responsabilité publique. L'Etat devra multiplier les contrôles inopinés, les inspections, et, cas échéant, les procédures de sanction pour s'assurer que les délégataires respectent les cahiers des charges et les prescriptions cantonales et fédérales. Ces activités de surveillance et de contrôle exigeront des ressources supplémentaires (personnel d'inspection, équipements de mesure, procédures juridiques). Par conséquent, l'affirmation des auteurs du projet de loi selon laquelle la délégation permettrait de faire des économies d'argent public ne résiste pas à une analyse approfondie de la situation. Ce projet de loi serait vraisemblablement plus coûteux pour la collectivité.

Risque social : licenciements et incertitudes pour le personnel de l'OCV

Comme toute externalisation d'une prestation publique, la délégation des contrôles menacerait les emplois publics spécialisés qui assurent aujourd'hui ces contrôles à l'interne de l'Etat. Les départs à la retraite et le reclassement du personnel dans d'autres fonctions tels qu'évoqués dans l'exposé des motifs ne suffiront évidemment pas à éviter les licenciements qui feront inmanquablement suite à une délégation massive des contrôles techniques. Ce sont ainsi des dizaines de postes qui sont directement menacés par ce projet de loi.

Conclusion

La délégation du contrôle des véhicules n'est ni possible ni souhaitable. Elle coûterait vraisemblablement plus cher à l'Etat tout en augmentant les risques pour la sécurité routière liés à l'état des véhicules. Pour permettre l'élargissement de la délégation des contrôles techniques à des privés, il faudrait les rendre financièrement plus attractifs pour ces derniers, ce qui ferait inmanquablement gripper les tarifs payés par les détenteurs des véhicules. C'est donc un projet de loi qui réussit l'exploit de ne faire que des perdants.

Finalement, c'est un projet de loi qui propose au Grand Conseil de voter la tête dans le sac un blanc-seing au Conseil d'Etat pour qu'il puisse, à l'avenir, externaliser une plus large part de ces contrôles techniques sans que le parlement ait son mot à dire sur les conditions, les critères et les garde-fous d'une telle délégation.

Pour l'ensemble de ces raisons, la minorité de la commission des transports vous recommande de rejeter ce projet de loi.