②

Procédure « véhicule endommagé » (VE/VEI) et respect du contradictoire

A. Rappel des notions sur la procédure VE

Cette procédure[1] a pour objectif de **retirer temporairement de la circulation les véhicules accidentés (collision avec ou sans tiers, choc en stationnement, etc.) qui présentent un danger immédiat pour la sécurité routière**.

Cette procédure ne s'applique qu'aux voitures particulières (dont les véhicules de collection), aux camionnettes et aux remorques de plus de 500 kg et de moins de 3,5T soumises à immatriculation en France et attelées à ces véhicules.

1. Déclenchement de la procédure VE/VGE:

⇨ soit par les forces de l'ordre qui immobilisent le véhicule et procèdent au retrait du certificat d'immatriculation,

⇨ **soit par un Expert en automobile** sollicité pour expertiser le véhicule.

ATTENTION! *A noter que l'expert ne peut déclencher la procédure lors d'une expertise réalisée hors de France ou sur un véhicule non immatriculé en France.*

2. Rôle de l'expert :

Il doit déterminer si un véhicule accidenté présente un des 4 critères de dangerosité[2].

Si l'expert a détecté une déficience sur le véhicule, il doit en informer l'autorité administrative compétente qui **suspend l'autorisation de circuler, inscrit une opposition au transfert du certificat d'immatriculation** *(interdiction de donner ou de vendre son véhicule)* et en avise aussitôt la préfecture qui adresse par la suite un courrier recommandé au titulaire du certificat d'immatriculation lui interdisant de mettre le véhicule en circulation.[3].

---

[1] Encadrée par les articles L327-4 et R327-2 du Code de la route.

[2] Il en existe 4 : déformation importante de la carrosserie, déformation importante de la direction, déformation importante des liaisons au sol et dysfonctionnement dont mauvaise fixation d'éléments de sécurité des personnes

[3] Cette procédure ne s'applique qu'aux voitures particulières (dont les véhicules de collection), aux camionnettes et aux remorques de plus de 500 kg et de moins de 3,5T soumises à immatriculation en France et attelées à ces véhicules.

Copyright FNAA

B. Principe :

Cette procédure doit se dérouler **de manière contradictoire** entre les parties prenantes que sont le client, le réparateur et l'expert. En effet, **dès que cette procédure est déclenchée**, l'expert doit en informer rapidement le réparateur et le propriétaire du véhicule qui décidera ou non de la réparation.

Point 8 de la charte ANEA et engagement n°1 de l'accord avec le BCA.

ATTENTION ! *En aucun cas l'expert ne peut imposer la réparation du véhicule endommagé ; le propriétaire du véhicule est le seul décisionnaire.*

C. Procédure

L'expert va établir un **premier rapport d'expertise :**

a. Véhicule techniquement réparable ou pas ?

L'expert doit, dans un premier temps, déterminer si le véhicule est ou non techniquement réparable.

- **Si oui**, il doit **estimer le montant des réparations à savoir :**
  - Dresser une estimation descriptive et chiffrée sur dommages apparents avant démontage des opérations nécessaires
  - Cette estimation est annexée au rapport en précisant celles relevant de la sécurité,
- **A défaut**, le véhicule devra être cédé à un recycleur agréé (centre de VHU agréé) pour la destruction. Dans ce cas, le rapport ne comporte pas l'estimation descriptive ci-dessus.

L'expert précise au réparateur **les critères de dangerosité** dont fait l'objet le véhicule et **liste les pièces nécessaires** à la remise en état du véhicule et à la levée de l'interdiction de circuler.

b. Véhicule économiquement réparable ou pas ?

D'un point de vue économique, l'expert va mentionner si l'estimation des réparations dues au sinistre est inférieure à la valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE) du véhicule au jour du sinistre. Dans ce cas, il en informe sans délai le réparateur et le propriétaire du véhicule.

- **Si oui**, le véhicule pourra être réparé.
- **A défaut**, cette information est reportée sur le rapport. Le véhicule pourra être cédé soit à l'assureur, soit à un professionnel de l'automobile ou bien conservé sous réserve de faire effectuer les réparations sous le contrôle d'un expert qualifié VE, pour qu'il soit de nouveau autorisé à circuler ou à, être vendu.
- S'il est techniquement irréparable, il sera uniquement cédé à un centre de VHU agréé.

Copyright FNAA

c. Méthodologie de la réparation

➲ Libre choix du client de choisir son expert pour le suivi des réparations :

Si votre client souhaite obtenir la levée de l'interdiction de circuler ou de l'opposition, **il doit missionner un expert en vue de l'établissement du second rapport.**

Le propriétaire devra signer une lettre de mission avec l'expert automobile qui est tenu de vérifier que le réparateur est bien inscrit au registre du commerce ou au répertoire des métiers et qu'il dispose de l'équipement nécessaire[4].

⇨ Cet expert peut être différent de celui qui a établi le 1er rapport. N'hésitez pas à lui recommander un expert avec qui vous avez de bonnes relations.

➲ Détermination de la méthodologie de réparation (fixée par l'arrêté du 29 avril 2009).

Phase 1 : Fixer avec le réparateur la méthodologie de réparation

❶ Expertiser le véhicule dans l'état où il se trouve contradictoirement avec le réparateur

❷ Valider l'estimation établie avant démontage et détaillant les opérations nécessaires aux réparations à effectuer sur le véhicule, contenue dans le premier rapport,

❸ Compléter si nécessaire l'estimation si d'autres éléments touchant à la sécurité doivent être mis en conformité.

⇨ Toute modification portant sur d'autres motifs que ceux mentionnés dans l'estimation initiale doit être dûment motivée dans le rapport de conformité et dans le PV de suivi.

❹ L'expert définit les opérations de contrôle des éléments de sécurité autres que ceux endommagés.

Phase 2 : Suivi des réparations pendant la réparation :

Dans le cadre du suivi des travaux VE/VGE (3 visites de suivi[5]),

❶ Véhicule démonté, sur le banc si des opérations de restructuration sont prévues,

❷ En cours de réparation : contrôles et mesures statiques et dynamiques des éléments de sécurité.

❸ Contrôle du véhicule, relevé et interprétation des mesures.

---

[4] Annexe 3 de l'Arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes

[5] 1ère visite de suivi = lors du démontage du véhicule ; 2ème visite = encours de réparation du véhicule ; 3ème visite = contrôles et essais du véhicule après travaux

Copyright FNAA

⇨ **Un essai est possible mais, selon l'arrêté, par une personne habilitée (voir encadré ci-dessous)**

ATTENTION!

Conditions de circulation d'un véhicule endommagé

Sous couvert d'un W garage

La mise en circulation d'un véhicule en procédure VE est réglementée par l'arrêté du **9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules**.

Le véhicule doit **circuler avec un W garage** pour des essais techniques avant ou après réparation ou modification.

Ces essais couvrent :

- *« les essais techniques après réparation d'un véhicule endommagé afin de vérifier, **sous le contrôle et la conduite du garagiste**, que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité ;*

- *le transport entre un atelier de réparation et un atelier spécialisé ou un centre de contrôle technique »* ;

- le remorquage entre le lieu de l'accident et un atelier de réparation de véhicules endommagés dans un accident de la circulation et dont la plaque arrière n'existe plus ou n'est plus lisible

Les conditions de circulation sont fixées dans l'annexe IX :

Personne à bord du véhicule :

Le **titulaire d'un certificat W garage** ou **son préposé** justifiant, par tout document signé du titulaire du certificat W garage, **de son appartenance à l'entreprise** (document devant être à bord du véhicule).

Les véhicules soumis au contrôle technique

Pour circuler sous couvert d'un numéro W garage, les véhicules dont l'âge et le genre les soumettent au contrôle technique doivent être en règle **sauf dans le cas des essais après réparation.**

Pour **les véhicules frappés d'une interdiction de circuler** le certificat d'immatriculation du véhicule, l'ordre de réparation signé par le propriétaire, le carnet d'entretien et le dernier procès-verbal de visite technique portant la mention « refusé avec interdiction de circuler » devront accompagner le véhicule lors des essais.

Pour la FNAA, la **3ème visite de l'expert portant contrôles et essais après travaux**, doit donc s'effectuer **sous le contrôle et la conduite du garagiste**. Autrement dit, l'expert ne peut conduire le véhicule mais simplement accompagner le réparateur, titulaire du W garage, en tant que passager. Par ailleurs cela évite des contentieux en cas d'imputabilité de la responsabilité au titre de la couverture d'assurance en cas de sinistre.

Copyright FNAA

*Se reporter à l'**extrait de l'arrêté du 29 avril 2009** (voir annexe 1)*

ATTENTION! *Ces contrôles et prestations connexes sont respectivement facturés à l'expert et à l'assuré conformément à **l'instruction FFSA-GEMA du 13/01/2010** (annexe 2)*

A l'issue des travaux et après contrôle, l'expert **édite un second rapport**. Il indique par ailleurs au réparateur la levée de l'interdiction de circuler de manière transparente et tracée :

- tous moyens écrits (version Charte ANEA)
- OU copie du second rapport après réparation attestant de la conformité du véhicule en vue de sa remise en circulation (version Accord BCA Expertise)

PENSEZ-Y !

- ✓ Pour les dossiers BCA, téléchargez le second rapport de conformité « Procédure VE après réparation du véhicule » sur le site http://reparateur.bca.fr/reparateur-web/login.action
- ✓ Cette procédure particulière décrite ci-dessus concerne aussi les véhicules économiquement irréparables (VEI)
- ✓ N'hésitez pas à orienter vos clients sur le site http://www.recyclermavoiture.fr/
- ✓ En cas d'essai du véhicule par l'expert malgré vos protestations, n'oubliez pas de lui faire signer une décharge de responsabilité mentionnant la date et l'heure du départ et de l'arrivée.

Copyright FNAA

ANNEXES FICHE 2

Annexe 1

Extrait de l'annexe 3II 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes

ANNEXE 2

CONDITIONS DE L'EXAMEN INITIAL ET DÉFICIENCES PERMETTANT D'ÉTABLIR QUE LE VÉHICULE ACCIDENTÉ NE PEUT PAS CIRCULER DANS DES CONDITIONS NORMALES DE SÉCURITÉ (ART. L. 327-5 DU CODE DE LA ROUTE)

I. – Conditions de l'examen initial :

L'examen du véhicule endommagé est réalisé sur dommages apparents sans démontage (conditions usuelles) en utilisant toutes techniques d'expertise (expertise à distance, *in situ*), sauf dossier technique (exemple : procès-verbal de contrôle technique, factures). Si un véhicule non présenté à une expertise fait l'objet d'un rapport de carence, il ne peut y avoir de déclaration au ministère de l'intérieur. C'est dans ces conditions que l'expert a la possibilité de constater que le véhicule peut présenter une au moins des déficiences visées au II ci-dessous sans pour autant qu'il puisse les vérifier toutes systématiquement.

II. – Liste des déficiences permettant d'établir que le véhicule ne peut pas circuler dans des conditions normales de sécurité :

La carrosserie : déformation importante.

Eléments concernés : compris entre les zones d'ancrage des éléments de liaison au sol (longerons, plancher, passages de roue, châssis, traverses).

Direction : déformation importante.

Eléments concernés : colonne, crémaillère ou boîtier, biellettes et timonerie.

Liaisons au sol : déformation importante.

Eléments concernés : berceau, éléments de suspension, essieux et jantes.

Sécurité des personnes : dysfonctionnement (y compris mauvaise fixation).

Eléments concernés : ceintures, coussins gonflables, prétensionneurs, boîtiers de commande.

Copyright FNAA

Annexe 2

Instruction FFSA/GEMA du 13 janvier 2010

Fédération Française des Sociétés d'Assurances

GEMA ASSUREURS MUTUALISTES

Véhicules endommagés : prise en charge & facturation du contrôle des réparations

Lors du comité de suivi Intersyndicale des carrossiers - FFSA - GEMA du 15 septembre dernier, les réparateurs ont interrogé les assureurs afin de savoir à qui (expert ou assureur) doivent être facturés le contrôle et prestations connexes à ce contrôle réalisés en cas de VE. En effet, la facture se divise en deux parties : la prestation du contrôleur technique et les diligences du réparateur (temps passé pour mener le véhicule, l'attente et le retour).

Les pratiques des assureurs étant aujourd'hui différentes, il a été convenu que les assureurs se réunissent afin de tenter d'harmoniser ces dernières.

Les orientations suivantes ont été retenues :

- La prise en charge et la facturation du « contrôle » lui-même

Tout d'abord, il convient de rappeler qu'il est important de différencier le contrôle technique de la « mesure de vérification » prévue par l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009. Cette mesure consiste essentiellement à vérifier, après les réparations, la suspension et le freinage, et elle peut se muer en contrôle technique « complet » si l'expert le juge nécessaire.
Les assureurs ont remarqué, par conséquent, que le recours au contrôle technique complet ne doit pas être systématique et doit être justifié, notamment par la date du dernier contrôle effectué. La nature des contrôles doit être déterminée avec précision par l'expert.

Concernant la prise en charge de ces mesures ou contrôle, les assureurs de la FFSA et du GEMA sont unanimes pour considérer qu'elles sont à la charge de l'assureur lorsque le véhicule a été déclaré « VE » à la suite d'un accident.

L'ensemble des assureurs du GEMA et la majorité des assureurs de la FFSA considèrent que la facture doit être adressée et réglée directement par l'expert. Il répercutera ensuite le coût à l'assureur notamment dans sa note d'honoraire.

- La prise en charge et la facturation des frais connexes

Dans le cadre de ce suivi des réparations, l'Intersyndicale des carrossiers a précisé, lors du Comité de suivi, que de nouveaux frais étaient engagés par leurs adhérents. Il s'agit notamment des frais de déplacement du véhicule sur le lieu de contrôle et du temps passé par leurs salariés au moment de ce contrôle.

Copyright FNAA

Les assureurs de la FFSA et du GEMA considèrent que ces frais peuvent être pris en charge par l'assureur lorsqu'ils sont justifiés et validés notamment par l'expert.
En effet, il faut que le réparateur indique, par des éléments probants, que le contrôle a entraîné une charge supplémentaire, ce qui est le cas, par exemple, lorsqu'il doit déplacer le véhicule endommagé sur une plateforme de contrôle située à quelques kilomètres.

Dans ce cas, et sous ces réserves, ces frais sont facturés directement à l'assureur et doivent figurer de manière spécifique sur la facture ou bordereau du carrossier.

Copyright FNAA