

**MINISTERE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE**

**MINISTERE DES TRANSPORTS,
DE L'EQUIPEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER**

**INSPECTION GENERALE
DE L'ADMINISTRATION**

**CONSEIL GENERAL
DES PONTS ET CHAUSSEES**

N°06-014-01

N° 2005-0184-01

**INSPECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE**

N° IGPN/Audit 05-197

RAPPORT

sur

**LA MISE EN ŒUVRE
DES MESURES RELATIVES AUX
VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES**

**INSPECTION GENERALE
DE L'ADMINISTRATION**

N° 06-014-01

**INSPECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE**

N° IGPN/Audit 05-197

**CONSEIL GENERAL
DES PONTS ET CHAUSSEES**

N° 2005-0184-01

RAPPORT

sur

**LA MISE EN ŒUVRE
DES MESURES RELATIVES AUX
VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES**

Présenté par :

Jean-Pierre MUSSO
Préfet, chargé de mission à l'IGA
Chef de la mission

Jean-Yves LE GALLOU
Inspecteur de l'administration

Henry-Gérard PONTONNIER
Commissaire divisionnaire

Henri LEGENDRE
Ingénieur général des ponts et chaussées

Georges POULENAT
Chargé de mission

- Février 2006 -

**PRESENTATION DU RAPPORT
SUR LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES
RELATIVES AUX « VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES » (VGE)**

Par courrier en date du 18 mai 2005, les ministres de l'intérieur et de l'équipement ont chargé l'inspection générale de l'administration et le conseil général des ponts et chaussées d'une mission d'évaluation de la future procédure sur « les véhicules gravement endommagés » (VGE) et sur ses conséquences en termes d'emplois et de coûts de fonctionnement pour les administrations. Cette mission constituée de MM. Musso, préfet, chargé de mission et Le Gallou, inspecteur de l'administration - auxquels s'est adjoint M. Pontonnier pour l'IGPN - et de MM. Legendre et Poulenat pour le CGPC, est parvenue aux conclusions suivantes :

1. Il apparaît clairement possible de simplifier les démarches administratives et d'alléger les charges matérielles de saisies informatiques des préfetures.
Pour cela, il convient d'élargir les responsabilités des experts en automobile – dont le rôle est central dans la procédure – en leur confiant la mission de conserver les certificats d'immatriculation des véhicules provisoirement immobilisés et de renseigner directement le fichier des immatriculations ;
2. Toutefois, cette dernière faculté ne sera techniquement possible qu'après l'entrée en fonctionnement du nouveau système d'immatriculation des véhicules (SIV) prévu pour le premier semestre 2008.
3. Ce délai doit être mis à profit pour :
 - organiser la concertation entre les professionnels concernés et préparer les arrêtés nécessaires aux nouvelles dispositions, notamment s'agissant des critères de dangerosité ;
 - améliorer le contrôle de la profession des experts en renforçant l'organisation de la direction de la sécurité et de la circulation routières sur ce point et en dotant les préfetures de logiciels permettant d'analyser les statistiques;
 - former et informer les acteurs de la réforme.
4. La mission a, en outre, formulé des propositions visant à :
 - renforcer la place des centres de contrôle technique dans le dispositif visant à garantir la sûreté des véhicules ;
 - rendre plus cohérentes entre elles les procédures concernant les véhicules gravement endommagés (VGE) et les véhicules hors d'usage (VHU) ;
 - concernant particulièrement la profession des recycleurs, veiller à une bonne application de la législation sur les établissements classés et les normes environnementales.
5. Enfin, la mission a proposé diverses mesures visant à faciliter la lutte contre les fraudes et les trafics de véhicules.

RECOMMANDATIONS DE LA MISSION

Mieux connaître les faits

1. faire produire par l'Observatoire national d'information sur la sécurité routière (ONISR) et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) des outils de connaissance statistique des conséquences de la dangerosité et de la vétusté des véhicules sur les accidents corporels de circulation routière et leurs conséquences.

Moderniser la procédure d'immobilisation des véhicules dangereux

2. organiser l'impulsion des procédures d'immobilisation des véhicules à partir de quatre hypothèses : forces de l'ordre après accident, forces de l'ordre sur interception, expert après accident, contrôle technique en relation avec un expert ;
3. simplifier le circuit des certificats d'immatriculations des véhicules immobilisés, en prévoyant leur rétention auprès des forces de l'ordre et des experts ; la rétention en préfecture ne gardant plus qu'un caractère exceptionnel sauf lorsqu'elle est un préalable à la destruction des pièces en cas de destruction du véhicule ;
4. prévoir la télétransmission des mesures suspensives de circulation ; les forces de l'ordre, les experts et les centres de contrôle technique ayant la responsabilité traçable de renseigner le fichier du service d'immatriculation des véhicules (SIV) ;
5. maintenir une trace, visible en cas d'interrogation par les forces de l'ordre du fichier SIV, du passage du véhicule par l'étape véhicule gravement endommagé (VGE) ou véhicule économiquement irréparable (VEI).

Etablir des liaisons entre les centres de contrôle technique et le service d'immatriculation des véhicules (SIV)

6. informer le SIV du passage des véhicules au contrôle technique, et signaler dans le fichier les véhicules qui circulent en infraction aux règles du contrôle technique ;
7. informer à partir du SIV les centres de contrôle technique proches du domicile des détenteurs de l'existence des véhicules ayant dépassé la date limite de contrôle technique pour que leurs détenteurs puissent être invités à se conformer aux règles.

Elargir la responsabilité des experts

8. donner aux experts un rôle pivot dans la décision de suspension (et de remise en vigueur) des droits de circulation des véhicules ;
9. sécuriser les rapports d'experts et leur transmission numérique aux préfetures ;
10. exiger des experts qu'ils conservent durant cinq ans les archives des véhicules et des matériels qui leur auront été soumis ; avec possibilité d'accès numérique à ces archives par les services des préfetures ou par la police judiciaire à partir du nom de l'expert, de la date de l'expertise, de l'immatriculation du véhicule, du nom du propriétaire; prévoir en cas de disparition d'un cabinet d'expert une procédure de substitution par la profession ;
11. améliorer le contrôle de la profession en constituant une base de données centrales sur les statistiques, en dotant les préfetures de logiciels d'analyse des statistiques locales et en rendant possible, à titre conservatoire, sur décision du préfet, la suspension administrative d'un expert pour deux mois, pouvant être portée à quatre mois après avis de la commission nationale des experts automobiles (CNEA).

Organiser la concertation entre les professionnels de l'automobile et préparer les arrêtés nécessaires aux nouvelles dispositions

12. la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) doit reprendre son rôle réglementaire vis-à-vis des professions automobiles en organisant la concertation nécessaire notamment :
 - pour fixer les règles de dangerosité à faire appliquer par les centres de contrôle technique ;
 - pour fixer la liste et les règles de validation des pièces touchant à la sécurité et issues du marché des recycleurs.
13. l'organisation administrative de la DSCR doit être adaptée aux futures attributions et aux charges de travail de la mission de l'expertise automobile.

Requalifier la mission des préfetures

14. prendre acte de l'allègement futur des charges matérielles des préfetures (moins de saisies, moins de rétention et d'expédition de documents) et réorienter leur rôle vers un respect plus strict de la réglementation et des bonnes pratiques professionnelles
15. renforcer leur rôle de contrôle des professions :
 - experts ;
 - centres de contrôle technique ;

- recycleurs.

16. s'agissant des recycleurs, veiller à une bonne application des réglementations, notamment sur les établissements industriels classés (800 installations sur 2000 fonctionnent alors qu'elles ne sont pas autorisées) et les normes environnementales (qui ne sont à niveau que pour 800 des 1 200 établissements autorisés).

Améliorer la lutte contre les fraudes

17. faire procéder au contrôle du numéro de série lors des visites de contrôle technique.
18. permettre l'accès des services de préfecture concernés par aux fichiers d'application police (FVV et STIC ou équivalents)

Former et informer les acteurs de la réforme

19. définir, budgétiser et financer la formation des acteurs de la réforme (forces de l'ordre, experts, services préfectoraux).

Veiller à tenir le calendrier de mise en place du service d'immatriculation des véhicules (SIV)

20. Prendre toutes les mesures nécessaires pour que le calendrier, qui prévoit la mise en place du nouveau système d'immatriculation des véhicules (SIV) pour le premier semestre 2008, soit tenu car il s'agit d'un préalable à la mise en place des nouvelles procédures.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
1 - LES ENJEUX ECONOMIQUES, SOCIAUX ET SECURITAIRES DU SECTEUR AUTOMOBILE.....	2
1.1 - LES ENJEUX ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU SECTEUR AUTOMOBILE : 10% DE LA RICHESSE FRANÇAISE	2
1.2 – LES ENJEUX EN TERMES DE SECURITE ROUTIERE	4
1.3- LES ENJEUX EN TERMES DE LUTTE CONTRE LES TRAFICS	5
1.3.1 – Les manifestations de l’existence de trafics sont nombreuses	5
1.3.2 – Les trafics de véhicules : une entreprise criminelle lucrative	5
1.3.3 – Voies et grandes lignes du trafic de véhicules	5
1.3.4 – Les modes opératoires des trafics.....	6
2 – LA SITUATION ACTUELLE : VIE ADMINISTRATIVE ET VIE PHYSIQUE DES VEHICULES, DES STATISTIQUES CONTRADICTOIRES.....	6
2.1 – LE STOCK EXISTANT DE VEHICULES : ECONOMIQUEMENT, 36 MILLIONS ; ADMINISTRATIVEMENT, 71 MILLIONS	6
2.2 – LES FLUX ANNUELS DE VEHICULES : ECONOMIQUEMENT, 2 MILLIONS DE SORTIES ; ADMINISTRATIVEMENT, 1 MILLION DE SORTIES	7
3 - LA SITUATION ACTUELLE : DES PROCEDURES PEU COHERENTES ENTRE ELLES.....	8
3.1 - LES «VEHICULES GRAVEMENT ACCIDENTES» (VGA).....	9
3.1.1 - La procédure VGA est précisée par les articles R326-1 et suivants du code de la route.....	9
3.1.2 - Les limites de la procédure VGA.....	10
3.2 - LES « VEHICULES ECONOMIQUEMENT IRREPARABLES » (VEI)	10
3.2.1 - La procédure VEI est précisée par les articles L326-10 à 12 ainsi que R326.6 et suivants du code de la route	11
3.2.2 - Les limites de la procédure VEI.....	12
3.3.- LES « VEHICULES HORS D'USAGE » (VHU).....	12
3.3.1 - La directive 2000-53-CE, du 18 septembre, relative aux véhicules hors d’usage 13	
3.3.2 - Le décret n° 2003-727, du 1 ^{er} août 2003, relatif à la construction des véhicules et à l’élimination des véhicules hors d’usage.....	13
3.3.3 - L’article R 322-9 du code de la route	13

3.4- LE CONTROLE TECHNIQUE.....	14
3.4.1 - Les modalités du contrôle technique sont définies par un arrêté ministériel modifié du 18 juin 1991	14
3.4.2 - Les limites du contrôle technique	16
3.5- LE SUIVI ET LE CONTROLE DE L'EXPERTISE	16
3.5.1 – Les fragilités de l'organisation de la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR)	17
3.5.2 - Une mise en œuvre aléatoire.....	17
3.5.3 - Une mise en œuvre aux étapes multiples.....	18
3.5.3 - Des effets tardifs mais néanmoins dissuasifs.....	18
4 – LA REFORME EN COURS DU SYSTEME D'IMMATRICULATION : DU FNI AU SIV	19
4.1 – LE FNI EST UN FICHIER OBSOLETE	19
4.2 – LE SIV PRESENTERA DES FONCTIONNALITES NOUVELLES	19
4.3 – UN IMPERATIF : TENIR LES DELAIS DE MISE EN PLACE DU SIV	20
5 – LES PRINCIPES DE LA REFORME CREANT LA PROCEDURE SUR LES VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES (VGE).....	21
5.1. – HISTORIQUE DE LA PROCEDURE VGE.....	21
5.2. – LA PROCEDURE DES VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES (VGE).....	21
5.2.1 - Procédure déclenchée par les forces de l'ordre	22
5.2.2 - Procédure déclenchée par un expert en automobile.....	23
6 – L'APPRECIATION CRITIQUE DES ACTEURS ADMINISTRATIFS ET PROFESSIONNELS DE LA REFORME	24
6.1 - LES ADMINISTRATIONS	24
6.1.1 – Les Directions d'administration centrale	24
6.1.2 – Les Préfectures	24
6.2 - LES PROFESSIONS	25
6.2.1 - Les assureurs.....	25
6.2.2 - Les experts en automobile	26
6.2.3 - Les professionnels de l'automobile	26
6.3 - LES USAGERS ET CONSOMMATEURS	28
6.4 - UNE PROCEDURE QUI MERITE D'ETRE APPROFONDIE ET PERFECTIONNEE	28
6.4.1 – Préciser les conditions de détention du certificat d'immatriculation.....	28
6.4.2 – Préciser les critères de dangerosité.....	29
6.4.3 – Harmoniser les procédures VGE et VHU.....	29

7 – LES ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS.....	29
7.1 – ETABLIR UNE BASE OBJECTIVE : UNE DEFINITION PRECISE DES CRITERES DE DANGEROUSITE.....	30
7.2 - LA PROCEDURE : UNE CHAINE UNIQUE ET COHERENTE SIMPLIFIEE	30
7.2.1 - Quatre entrées sont possibles, puisqu'il existe quatre cas de figure qui permettent de constater l'état préoccupant d'un véhicule	31
7.2.2 - Quel que soit le mode d'entrée dans la procédure, celle-ci comporterait le tronc commun suivant	32
7.2.3 - Le circuit des cartes grises pourrait être organisé comme suit, l'objectif étant d'éviter les circulations inutiles de ces documents sensibles, et de simplifier la vie des usagers, tout en ménageant au strict nécessaire l'intervention des administrations :	32
7.3 - LES MOYENS TECHNIQUES : LE SERVICE D'IMMATRICULATION DES VEHICULES (SIV)..	34
7.4 - LES MOYENS JURIDIQUES : UN MEILLEUR CONTROLE DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE.....	34
7.4.1 - La Commission nationale des experts automobiles (CNEA)	35
7.4.2- Le contrôle technique.....	36
7.4.3 - Les démolisseurs et broyeurs	36
7.5. - ORGANISER LES LIAISONS ENTRE LE CONTROLE TECHNIQUE ET LE SERVICE D'IMMATRICULATION DES VEHICULES (SIV).....	37
7.6. – DEFINIR LE NOUVEAU ROLE DES PREFECTURES	37
7.6.1 – Un allègement des tâches de saisie et de conservation des documents.....	37
7.6.2 – Economies de personnel induites	39
7.6.3 – Des tâches de contrôle à plus grande valeur ajoutée	39
7.7 – ADAPTER L'ORGANISATION DE LA DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES (DSCR).....	40
7.8 - PREVOIR L'INFORMATION ET LA FORMATION NECESSAIRES A LA MISE EN PLACE DE LA REFORME	40
7.9. - AMELIORER LA LUTTE CONTRE LES FRAUDES.....	41
CONCLUSION.....	42

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 :	Lettre de mission.....	43
ANNEXE 2 :	Liste des personnes rencontrées.....	52
ANNEXE 3 :	Description des principales procédures	49
ANNEXE 4 :	Le point de vue de la profession des experts automobiles sur la procédure des véhicules gravement endommagés (VGE)	52
ANNEXE 5 :	Le point de vue du conseil national de la profession automobile (CNPA) sur la réforme des véhicules gravement endommagés.....	61
ANNEXE 6 :	Historique et description de la procédure sur les véhicules hors d'usage (VHU)	66
ANNEXE 7 :	Statistiques du fichier national d'immatriculations (FNI) au premier janvier 2006.....	70
ANNEXE 8 :	Impact du nouveau service d'immatriculation des véhicules (SIV) sur les besoins en personnels de préfectures (en ETP).....	72
ANNEXE 9 :	Statistiques des sanctions rendues par la commission nationale des experts automobiles (CNEA) de 2001 à 2005	74
ANNEXE 10 :	Véhicules gravement accidentés (extraits du code de la route et circulaire).....	81
ANNEXE 11 :	Véhicules économiquement irréparables (idem)	83
ANNEXE 12 :	Véhicules hors d'usage (idem).....	102
ANNEXE 13 :	Ordinogramme de traitement des véhicules dangereux	108

RAPPORT SUR LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES RELATIVES AUX VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES

INTRODUCTION

Par lettre en date du 18 mai 2005 dont on trouvera la reproduction en annexe, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et le ministre de l'équipement, des transports du tourisme et de la mer ont chargé l'inspection générale de l'administration (IGA) et le conseil général des ponts et chaussées (CGPC) d'examiner les problèmes posés par le projet de réforme, en cours, de la procédure à suivre en cas de véhicules gravement endommagés. Cette mission a été confiée pour l'IGA, à MM. MUSSO, préfet, chef de la mission et LE GALLOU, inspecteur de l'administration, et pour le CGPC, MM. LEGENDRE, ingénieur général des ponts et chaussées et POULENAT, chargé de mission. Compte tenu de l'évolution de ses travaux, la mission a décidé de s'adjoindre un membre de l'inspection générale de la police nationale (IGPN), en la personne de M. PONTONNIER, commissaire divisionnaire.

En préambule du présent rapport, il est nécessaire de rappeler la raison qui en a justifié la commande.

Les ministères de l'intérieur et de l'équipement s'étant rendu compte, pour les raisons qui seront développées ci-après, de l'insuffisance de la procédure dite VGA (véhicules gravement accidentés) dont l'objet est de retirer de la circulation les véhicules qui présentent un danger pour les usagers de la route, ils ont conçu, en application de la loi du 22 juin 2003 sur la sécurité routière, un nouveau dispositif dit VGE (véhicules gravement endommagés) qui répond au même objectif. A ce titre, un projet de décret a été présenté au conseil d'Etat qui lui a donné un avis favorable, mais, avant de le publier, le ministère de l'intérieur a souhaité en mesurer les conséquences en ce qui concerne le volume de travail susceptible d'en résulter pour les personnels des préfectures et la formation des acteurs concernés. Il a également demandé que soit évaluée la possibilité de mettre en œuvre le nouveau dispositif avant l'entrée en vigueur du nouveau système d'immatriculation des véhicules (SIV).

C'est ce que le présent rapport s'est efforcé de faire, en proposant les modifications des procédures existantes ou prévues qui lui ont paru pertinentes, de façon à rendre la réforme possible. Toutefois, il est apparu à la mission qu'il n'était pas souhaitable de traiter ce sujet (les véhicules dangereux) sans évoquer aussi le problème des véhicules hors d'usage, et l'inquiétante dichotomie qui apparaît entre la situation physique de ces deux catégories de véhicules et leur situation administrative.

On peut considérer, en effet, que les véhicules ont, en quelque sorte, une double vie : physique et administrative, matérialisée par le titre que l'on appelle, dans l'usage courant,

la carte grise. Or, si pour des raisons évidentes la naissance se fait de façon concomitante tant au physique (la mise en circulation du véhicule) qu'au plan administratif (la délivrance de la carte grise), il n'en va pas de même lorsque le véhicule est devenu dangereux (il est en quelque sorte malade) : en effet, il s'écoule du temps entre le fait physique et sa traduction administrative, laquelle trop souvent n'intervient même pas. Il en est de même s'agissant de la disparition du véhicule (son décès en quelque sorte) : beaucoup de véhicules continuent d'exister administrativement alors qu'ils ne sont plus, et beaucoup continuent d'exister physiquement alors que, pour l'administration, ils sont détruits.

Comme on le verra ci-après, s'il n'existe pas de statistiques récentes concernant l'effet de l'état du véhicule sur son accidentalité, on peut toutefois estimer qu'un véhicule en mauvais état est un facteur accidentogène aggravant. Selon les organisations des experts automobiles, 54 % des véhicules restent dangereux après réparations suite à accident, du fait que celles-ci ne portent que sur les dégâts pris en charge par l'assurance.

La situation peut donc se résumer comme suit :

- sur 300.000 véhicules¹ estimés dangereux par les experts en automobile et qui selon leurs critères ne devraient pas circuler, seuls 10.000 sont répertoriés par l'administration via la procédure pour les véhicules gravement accidentés (VGA) ;
- pour 2.000.000 de véhicules détruits ou exportés qui sortent chaque année du parc en circulation en France, 1 000.000 seulement sont enregistrés, si bien que pour un parc estimé à 36 millions par les professionnels, le Fichier National des Immatriculations (FNI) en conserve 71 millions dans sa mémoire. **L'administration ne connaît donc ni les véhicules dangereux, ni les véhicules disparus.**

On perçoit ainsi l'enjeu du présent rapport ; c'est à cet état de fait qu'il se propose d'apporter des solutions, en examinant successivement la situation actuelle, la portée de la réforme en cours et les éléments de contexte, avant d'avancer certains remèdes.

1 - LES ENJEUX ECONOMIQUES, SOCIAUX ET SECURITAIRES DU SECTEUR AUTOMOBILE

1.1 - LES ENJEUX ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU SECTEUR AUTOMOBILE : 10% DE LA RICHESSE FRANÇAISE²

¹ Cette estimation remonte à la création du dispositif véhicules gravement accidentés (VGA) en 1985. Elle n'a été confirmée à la mission ni par la direction de la sécurité et de circulation routières (DSCR) ni par l'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) ni par l'observatoire national d'information sur la sécurité routière (ONISR). Ce chiffre paraît néanmoins plausible. Il est du même ordre de grandeur que celui des véhicules économiquement irréparables (VEI), 370 000, selon les compagnies d'assurances, sachant qu'un véhicule économiquement irréparable n'est pas forcément dangereux (si les dommages sont simplement d'ordre esthétique) et qu'un véhicule économiquement réparable peut être dangereux (si sa valeur vénale est supérieure aux travaux nécessaires).

² Source : Analyse des faits, bilan 2004. Comité des constructeurs français d'automobiles. <http://www.ccfa.fr/>

- « 10 % », soit 2,5 millions de personnes, c'est la part de la population active occupée en France dépendant directement ou indirectement de l'automobile (production, vente, entretien, transports routiers, construction et entretien des routes, services annexes) ;

- « 10 % », soit 300 000 personnes, c'est aussi la part de l'industrie automobile, au sens strict, dans l'emploi salarié de l'industrie manufacturière et automobile.

- « 10 % », c'est enfin la part de la consommation automobile (122,9 milliards d'euros) dans la consommation effective nationale des ménages (1 180 milliards d'euros).

C'est dire l'importance des enjeux du secteur automobile en termes économiques et sociaux.

S'agissant de la consommation automobile des ménages, les 120 milliards de dépenses se répartissent, en ordre de grandeur, en trois tiers à peu près équivalents :

- 40 milliards d'euros pour les achats de véhicules et les assurances (5,6 milliards d'euros pour ce seul poste) ;

- 40 milliards d'euros pour les pièces détachées et les dépenses d'entretien et de réparation ;

- 40 milliards d'euros pour les carburants et lubrifiants (30 milliards) et les dépenses annexes (péages, stationnement, locations, auto-écoles).

Du point de vue des consommateurs, les grandes tendances du marché sont les suivantes :

- évolution modérée de l'indice des prix des automobiles neuves (+ 12 % de 1995 à 2004) ;

- évolution plus forte des frais d'entretien et de réparation de l'ordre de 4 % par an ;

- augmentation rapide des frais d'assurance, tempérée en 2005 par l'impact sur les primes de la baisse des accidents observée lors des années antérieures ;

- hausse très forte des prix des carburants, qui pèse sur le budget des ménages et influe sur la circulation automobile dont la croissance est ralentie depuis plusieurs années (de l'ordre de 1 % au lieu de 2% à 3%).

S'agissant du parc automobile, sur un total de 36 millions de véhicules, véhicules de sociétés compris, il y en avait, en 2004, 30 millions à la disposition des ménages, ceux-ci étant équipés pour 80 % d'entre eux ; 34 % étant même multimotorisés ; 54 % de ces véhicules étant utilisés pour effectuer le trajet domicile/travail.

Le contexte économique moins favorable depuis 2002 et la poursuite de la multimotorisation des ménages expliquent la tendance à l'augmentation de l'âge moyen du parc automobile - 7,6 ans en 2004 au lieu 6,6 ans en 1995 - et l'augmentation du nombre moyen du kilométrage au compteur des véhicules circulant, 94 530 en 2004 au lieu de 84 080 en 1995.

Ces évolutions renforcent mécaniquement l'importance de l'entretien des véhicules tant du point de vue de la sécurité routière que du point de vue économique et social.

Cela conduira, dans les solutions à proposer, à rechercher un arbitrage équilibré entre les exigences de contrôle en matière de sécurité et de remise en état des véhicules, et les contraintes économiques et sociales concernant ce qui est bien souvent un outil, sinon de travail, du moins de trajet domicile/travail.

1.2 – LES ENJEUX EN TERMES DE SECURITE ROUTIERE

La mission disposait, au début de ses travaux, d'un chiffre, celui de 300 000, figurant dans le courrier de la Direction de la Modernisation et de l'Action Territoriale (DMAT) du 17 janvier 2005 et correspondant au nombre de dossiers susceptibles d'être engendrés chaque année par la réforme VGE. Il lui a été indiqué par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) que cette estimation provenait des organisations professionnelles des experts en automobile.

Eu égard aux conséquences économiques et sociales de la mise en œuvre d'une mesure pouvant avoir pour effet d'interdire, chaque année, l'emploi, définitif ou temporaire, de plusieurs centaines de milliers de véhicules, malgré l'existence du contrôle technique, la mission a considéré qu'il était utile de connaître, au-delà du niveau d'activité que la procédure VGE pourrait induire chez les experts en automobile et dans les préfetures, l'importance de l'état des véhicules dans les facteurs intervenant dans les accidents.

Elle s'est ainsi enquis des statistiques en termes de sécurité routière que pourraient produire à ce sujet les pouvoirs publics lors de l'annonce de l'entrée en vigueur de la procédure VGE.

Après avoir constaté que le « Bilan de l'année 2004 de la sécurité routière en France » réalisé par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) ne comportait pas de rubrique ni d'indicateurs sur la question, la mission s'est tournée vers les deux organismes qui lui paraissaient les plus à même de détenir des statistiques ou des études en la matière, à savoir, d'une part, l'ONISR lui-même et, d'autre part, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

On rappellera en effet que le recueil de l'information en matière d'insécurité routière est constitué par l'établissement, par les forces de l'ordre, de bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation routière, les BAAC, dont les données sont centralisées par la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale et la Direction Générale de la Police Nationale, et transmises au Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes, qui les fusionne en un fichier unique : le fichier national des accidents corporels de la circulation routière (BAAC). Les statistiques publiées par l'ONISR sont établies à partir de ce fichier BAAC, lequel est également utilisé par l'INRETS pour étudier l'accidentologie.

Il est ressorti des contacts de la mission avec l'INRETS et l'ONISR que pour un certain nombre de raisons, et notamment le faible nombre d'accidents liés à des défaillances de véhicules, le recueil des données BAAC n'est actuellement pas organisé de façon à

permettre l'exploitation de la rubrique « Facteur lié au véhicule » des fiches, qui comporte notamment les items « défectuosité mécanique » et « pneumatique usé ».

La mission a relevé, en revanche que les enquêtes ECPA (Enquêtes Comprendre Pour Agir), qui selon les dispositions de la circulaire du 23 août 2004 du Délégué Interministériel, ont remplacé les enquêtes REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier) de 1982, comportent dans leur champ l'analyse de l'état des véhicules et de leur impact sur le déroulement des accidents.

Pour conclure sur ce point, la mission considère que la mise en œuvre de la réforme VGE doit s'accompagner d'une évolution du dispositif statistique permettant d'en mesurer les effets.

1.3- LES ENJEUX EN TERMES DE LUTTE CONTRE LES TRAFICS

A côté des enjeux économiques et de sécurité routière qui n'échappent à personne, l'amélioration de la sûreté des procédures renforcerait incontestablement la lutte contre la fraude facilitée par les dispositifs actuels, fraude qui engendre des gains illicites importants.

1.3.1 – Les manifestations de l'existence de trafics sont nombreuses

Diverses données sont révélatrices de l'existence de trafics.

En 2004, près de 190 000 véhicules ont été dérobés en France. Environ 70 000 sont restés non découverts. Depuis 1993, le nombre de véhicules volés est en régression, mais la part des véhicules non découverts, qui était de 27,90 % en 1993, est désormais de 37,5 %. En Grande-Bretagne, Allemagne, Italie, ce taux est de plus de 50 %. On estime à plus de 1 400 000 le nombre de véhicules volés non découverts dans l'Union européenne. Des opérations conduites dans l'Union européenne prouvent que de nombreux véhicules dérobés sont exportés dans d'autres pays où ils sont réimmatriculés.

Ces quinze dernières années, plus de 95 000 certificats d'immatriculation vierges ont été dérobés (vols à main armée, vols avec violences, vols par effraction ou simples).

A cela, s'ajoute la vente d'épaves avec cartes grises.

1.3.2 – Les trafics de véhicules : une entreprise criminelle lucrative

Les experts d'Europol estiment à 15 000 € le bénéfice par véhicule. Rapporté à la France pour la seule année 2004 pour 70 000 véhicules, cela représente dans l'absolu plus d'un milliard d'€. Cette somme peut paraître excessive. En considérant une valeur de 7 500 € (pour tenir compte de la grande variété des véhicules visés) et en estimant que la moitié seulement des véhicules non découverts sert réellement au trafic, on obtient une valeur minorée supérieure à 250 millions d'euros. C'est entre ces deux sommes qu'il convient d'estimer le produit dans l'économie souterraine française du trafic de véhicules.

1.3.3 – Voies et grandes lignes du trafic de véhicules

Les réseaux structurés de trafic sont organisés à l'échelon international. Ils nécessitent la détection des législations laxistes de certains pays et la connaissance de voies possibles de transit.

Les commanditaires et les trafiquants les plus importants sont souvent des malfaiteurs d'habitude reconvertis dans cette forme de criminalité jugée très lucrative et peu dangereuse. Ils recrutent de nombreux intermédiaires issus de la petite délinquance ainsi que des professionnels peu scrupuleux alimentant de ce fait l'économie souterraine des banlieues.

Les principales voies de trafic sont mises en évidence par la coopération avec certains pays étrangers, et les interpellations de passeurs aux frontières. La tendance est de considérer l'Afrique du Nord comme la principale région destinatrice avec une dominante pour l'Algérie. Le Maroc et la Tunisie sont deux pays d'importation mais aussi de transit vers d'autres régions (Afrique Noire et Moyen-Orient). Le Moyen-Orient est fréquemment une destination prisée pour les véhicules haut de gamme. L'Europe de l'Est, voie pleine d'avenir, est souvent l'itinéraire final des véhicules d'entrée de gamme et d'occasion ainsi que de pièces détachées de véhicules volés en France et "désossés" pour passer la frontière.

1.3.4 – Les modes opératoires des trafics

Trafiants nationaux et délinquants locaux recourent souvent aux maquillages à partir de véhicules "épaves". Le véhicule déclaré épave est revendu par les casseurs. L'acheteur (qui recherche essentiellement clés, système anti-vol et système électronique) vole ensuite un véhicule d'un modèle le plus proche possible. Il produit un certificat d'expert, dans la plupart des cas, un faux, attestant des réparations (pour les véhicules gravement accidentés -VGA). Sur ces bases frauduleuses, la préfecture établira le nouveau titre.

La même procédure est appliquée pour les Véhicules Economiquement Irréparables ou cédés directement par les particuliers à des professionnels de l'automobile peu scrupuleux. Mais elle est encore plus simple car la carte grise n'a pas été retenue par les services de police.

Dans l'avenir, la procédure prévue par le futur Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) va conduire les concessionnaires à être en possession des véhicules et des documents provisoires d'immatriculation. Il n'est pas interdit de penser que les trafiquants chercheront là malgré les sécurités électroniques et les limitations de circulation une source d'approvisionnement facilitant leur activité criminelle.

2 – LA SITUATION ACTUELLE : VIE ADMINISTRATIVE ET VIE PHYSIQUE DES VEHICULES, DES STATISTIQUES CONTRADICTOIRES

2.1 – LE STOCK EXISTANT DE VEHICULES : ECONOMIQUEMENT, 36 MILLIONS ; ADMINISTRATIVEMENT, 71 MILLIONS

Le Fichier National des Immatriculations (FNI) a enregistré, depuis sa création, 150 millions d'entrées ; compte tenu des fins de vie administrative des véhicules telles qu'elles y sont déclarées et enregistrées, les gestionnaires de ce fichier considèrent qu'il y a 71 millions de véhicules « administrativement vivants ».

Le comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), qui tient à travers son département « économie, statistiques et transports » un suivi économique des véhicules, estime, lui, le parc automobile en circulation, en France métropolitaine, à 36 millions de véhicules dont 30 millions de voitures particulières.

Ce chiffre est calculé à partir du fichier central automobile (FCA), base de données dérivées du FNI et gérée par l'Association auxiliaire automobile (AAA), association filiale du CCFA. Ces statistiques ne sont pas seulement mises à jour par les immatriculations et les désimmatriculations de véhicules mais aussi par des « coefficients de survie » estimés pour chaque type et chaque âge de véhicules. Ces « coefficients de survie » - sortes de table de mortalité des véhicules – sont calculés à partir des bases antérieures aux années 2000 comparant pour chaque type et âge de véhicule deux chiffres, à savoir le nombre de vignettes fiscales achetées par les usagers et le nombre de véhicules équivalents inscrits au FNI.

Le calcul de ces coefficients de survie est affiné par la prise en compte d'autres statistiques françaises (douanes, SOFRES) ou étrangères (l'Allemagne ayant conservé l'équivalent de la vignette et procédant à un ajustement bisannuel de l'état statistique de son parc automobile).

Ces données traduisent donc un écart très important entre le nombre des véhicules déclarés « administrativement vivants » (71 millions) en France entière et celui des véhicules « physiquement vivants » en France métropolitaine (36 millions).

Cet écart de près de 35 millions (34 millions si l'on introduit le correctif des immatriculations des DOM/TOM) s'explique par le maintien au FNI des véhicules détruits ou sortant du territoire sans être déclarés tels.

L'analyse en termes de flux permet d'approcher cette réalité.

2.2 – LES FLUX ANNUELS DE VEHICULES : ECONOMIQUEMENT, 2 MILLIONS DE SORTIES ; ADMINISTRATIVEMENT, 1 MILLION DE SORTIES

Cette différence d'appréciation importante sur le stock du parc automobile trouve son origine dans le fait qu'il y a, chaque année, un écart important entre le nombre réel de véhicules sortant de la circulation française selon les services économiques de l'industrie automobile, et le nombre de radiations effectivement enregistrées par le FNI.

Selon l'industrie automobile, c'est de l'ordre de 2 millions de véhicules qui sortent de la circulation. Ce chiffre est calculé à partir des « coefficients de survie » évoqués plus haut et recoupés avec les informations en provenance du contrôle technique où les véhicules doivent passer selon le rythme annuel suivant : 4 + 2 + 2 + 2 + 2... Le nombre de passages au contrôle technique permet donc de connaître le nombre de véhicules circulant de plus de 4 ans à deux ajustements près : par excès, certains véhicules étant contrôlés – en cas de mutations de propriété – deux fois ou plus au cours d'un intervalle de deux années ; a contrario et par défaut, certains véhicules échappent – en infraction avec la loi – au contrôle technique, leur propriétaire s'y soustrayant.

Selon l'administration du ministère de l'Intérieur, direction des libertés publiques et des affaires juridiques, le chiffre est différent puisqu'il avoisine 1 million : 900 000 sorties/destructions ; 100 000 exportations officielles (très exactement 1 042 561 en 2005).

La mission a recueilli d'autres chiffres, notamment du Centre National de la Profession Automobile (CNPA) qui évalue entre 1,2 et 1,3 million les véhicules effectivement détruits en France, chaque année.

Quoi qu'il en soit, l'écart important entre la réalité économique et les statistiques officielles s'explique par :

- les véhicules détruits sans être déclarés tels ; c'est-à-dire sans que les déclarations correspondantes soient effectuées en préfecture ni que les certificats d'immatriculation leur soient renvoyés, soit par négligence, soit pour des usages illégaux ;
- les véhicules acheminés, sous forme d'épaves compactées, à l'étranger, notamment en Espagne, pour y être détruits et ce, sans déclaration correspondante ;
- les véhicules exportés sans déclaration, notamment vers les pays du Maghreb et les pays de l'Est ;
- les épaves, restant disséminées sur le territoire, soit sur les sites de « recycleurs » sauvages (non déclarés comme établissements industriels classés), soit chez des particuliers.

Pour réduire cet écart considérable entre « vie physique » et « vie administrative » des véhicules, trois axes principaux sont envisageables – et seront développés par la mission :

- une meilleure traçabilité du traitement en aval des véhicules sortis d'usage par les recycleurs et les broyeurs ; ainsi qu'une pression environnementale accrue sur les recycleurs ;
- le renforcement du dispositif de sanction pour non déclaration de destruction ou d'exportation ;
- le signalement (et l'interception ultérieure) des véhicules qui ne passent pas au contrôle technique.

3 - LA SITUATION ACTUELLE : DES PROCEDURES PEU COHERENTES ENTRE ELLES

La situation juridique actuelle se caractérise par une multiplicité de procédures plus ou moins complémentaires, élaborées au fil du temps, et qui constituent un ensemble peu cohérent.

Autour des années 1985, le nombre annuel de morts stagnait entre 12 500 et 13 200. En 1988, on comptait 10 500 morts. Les analyses d'accidents réalisées dans le cadre du programme REAGIR (mis en place en 1983) ayant fait apparaître que le mauvais état du véhicule est un facteur très souvent aggravant de l'accident, les pouvoirs publics ont pris conscience du grand nombre de véhicules en mauvais état (mal entretenus, mal ou pas réparés) qui circulent. Plusieurs groupes de travail sont alors constitués, qui finaliseront ce qui deviendra la procédure «véhicules gravement accidentés» (VGA), mis en place par décret n° 86-268 du 18 février 1986 (modifié depuis cette date).

C'est à cette même époque qu'est également proposée la mise en place d'un contrôle technique obligatoire qui se renforcera peu à peu.

Pour faire face à l'étrécissement du champ d'application du dispositif VGA, une procédure sur les « véhicules économiquement irréparables » (VEI), concernant tout dommage causé à un véhicule, est mise en place en 1993. De nouvelles dispositions dites VHU (Véhicules hors d'usage) entreront enfin en application en 2006.

Toutefois, l'ensemble de ces procédures manque de fil conducteur.

3.1 - LES « VEHICULES GRAVEMENT ACCIDENTES » (VGA)

3.1.1 - La procédure VGA est précisée par les articles R326-1 et suivants du code de la route

«Lorsqu'en raison de la gravité des dommages qu'il a subis à la suite d'un accident, un véhicule n'est plus en état de circuler sans danger pour la sécurité, l'immobilisation peut être prescrite» (...) ; dans ce cas, «l'agent qui procède aux constatations retire à titre conservatoire le certificat et établit un document justificatif».

Visant les véhicules légers n'excédant pas 3,5 tonnes, ce dispositif est mis en œuvre par les forces de l'ordre. L'appréciation de la gravité de l'accident relève de l'agent qui procède aux constatations. Il procède au retrait conservatoire de la carte grise du véhicule en cause et complète l'imprimé d'avis de retrait prévu à cet effet. Les trois premiers feuillets sont destinés aux services administratifs (préfectures, service de rattachement de l'agent). Deux autres feuillets sont remis au titulaire de la carte grise (ou son mandataire).

La préfecture du lieu de l'accident est avisée de la procédure VGA engagée dès réception de deux exemplaires du récépissé, à charge pour elle d'adresser le cas échéant un exemplaire à la préfecture du département d'immatriculation. Une opposition au transfert du certificat d'immatriculation est alors inscrite au fichier national des immatriculations (FNI).

Un expert doit examiner le véhicule et établir un rapport, à la suite de quoi :

- si les dommages ne mettent pas en cause la sécurité du véhicule, la carte grise est restituée sur présentation du rapport de l'expert le confirmant ;
- si le véhicule présente un caractère dangereux, l'expert dresse un devis descriptif prévisionnel des réparations à effectuer :
 - les réparations doivent être effectuées par un professionnel conformément au devis descriptif dressé par l'expert. La restitution du certificat d'immatriculation est alors subordonnée à la présentation d'un rapport établi par un expert en automobile qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés certifiant qu'il a été réparé conformément au devis descriptif prévisionnel et qu'il est donc à nouveau en état de circuler dans les conditions normales de sécurité. A l'issue de la remise en état du véhicule accidenté, il est recommandé, mais non obligatoire, de soumettre le véhicule à un contrôle technique.

C'est la validation technique de la remise en conformité après travaux sous contrôle et responsabilité de l'expert.

- si le propriétaire du véhicule décide de ne pas faire procéder à la remise en état de son véhicule, il est tenu d'en aviser les services préfectoraux qui procèdent à l'annulation de la carte grise ;
- si le véhicule est irréparable, le propriétaire avise les services préfectoraux qui procèdent à l'annulation de la carte grise.

Il convient de noter que la carte grise est également annulée si, dans le délai d'un an suivant son retrait conservatoire, sa restitution n'a pas été opérée. Dans ce cas, et pour pouvoir être remis en circulation, le véhicule doit faire l'objet d'une réception à titre isolé auprès de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE).

3.1.2 - Les limites de la procédure VGA

Cette procédure n'a pas produit les effets attendus. Le nombre de procédure VGA est d'environ 10 000 alors que l'estimation envisagée – avant la mise en place du contrôle technique - était de 300 000 par an. Ce chiffre de 10 000 est manifestement insuffisant par rapport aux accidents corporels graves qui se sont élevés en 2004 pour la France métropolitaine (hors départements d'outre-mer) à 85 390 accidents causant 5 232 tués (décès à 6 jours), 108 727 blessés dont 17 435 blessés graves (hospitalisation de plus de 6 jours).

Les raisons sont multiples :

- les forces de l'ordre interviennent principalement sur des accidents corporels. Or, cette intervention est nécessaire à l'initialisation de la procédure VGA donc au retrait conservatoire de la carte grise. Les accidents uniquement matériels se règlent le plus souvent à l'amiable. Ainsi, les mêmes dommages causés à deux véhicules n'entraîneront pas les mêmes conséquences suivant qu'il y a des blessés ou non ;
- selon les interlocuteurs de la mission, les forces de l'ordre connaissent peu cette procédure. Dans la majorité des cas, les procédures VGA concernent des véhicules dangereux et non réparables, or l'originalité des VGA est de pouvoir remettre le véhicule en circulation après réparations. Par ailleurs, la formation initiale est trop faible, voire inexistante ;
- le retrait conservatoire de la carte grise n'est parfois pas réalisé. Dans le cadre de cette procédure, les services préfectoraux des Bouches-du-Rhône estiment à près de 20 % le nombre de cartes grises non récupérées, celles-ci faisant toutefois l'objet d'une opposition à la cession.

3.2 - LES « VEHICULES ECONOMIQUEMENT IRREPARABLES » (VEI)

La procédure des véhicules économiquement irréparables (VEI) a été mise en place par l'article 17 de la loi no 93-1444 du 31 décembre 1993.

Elle s'applique :

- à tous les véhicules à moteur immatriculés en France, y compris les remorques ou semi-remorques conformément aux dispositions de l'article R. 322-1 du code de la route ;
- pour tout dommage causé à un véhicule. Elle ne se limite pas aux dommages causés à l'occasion d'un accident corporel. Elle vise les dommages causés à l'occasion d'accidents quels qu'ils soient, tels que par exemple ceux causés par les intempéries (dégât des eaux, tempêtes, grêles, incendie, etc.).

Pour être déclenchée, il convient que le montant des réparations soit supérieur à la valeur du véhicule au moment du sinistre.

Elle prévoit l'intervention des experts en automobile et la mise hors circulation des véhicules pour lesquels le coût des réparations excède leur valeur. Selon les éléments en possession du Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (GEMA), près de 370 000 véhicules sont concernés annuellement par cette procédure.

3.2.1 - La procédure VEI est précisée par les articles L326-10 à 12 ainsi que R326.6 et suivants du code de la route

Le véhicule est économiquement irréparable lorsque le montant des réparations suite à un sinistre est supérieur à la valeur vénale du véhicule. Suite à une déclaration de dommage subi, l'assureur désigne un expert inscrit sur une liste nationale. L'expert adresse un rapport à la fois à l'assuré et à l'assureur.

Ce rapport mentionne au moins deux indications : si le véhicule est concerné par la procédure VEI et si le véhicule est ou n'est pas techniquement réparable. Si le véhicule est réparable, le rapport de l'expert doit mentionner une description détaillée des réparations à effectuer. L'assureur dispose de 15 jours à compter de la réception du rapport pour proposer une indemnisation en perte totale. L'assuré dispose de 30 jours pour donner sa réponse qui peut être, soit de conserver le véhicule, soit de le céder à l'assurance.

1^{ère} situation : l'assuré décide de conserver son véhicule ou ne répond pas à l'assurance dans le délai de 30 jours :

L'assurance informe la préfecture et lui transmet une copie du rapport d'expertise. Les services préfectoraux procèdent à l'inscription, au Fichier National des Immatriculations, d'une opposition à tout transfert de certificat d'immatriculation. L'usager en est averti par lettre simple et il ne peut céder son véhicule ni à un particulier, ni à un professionnel, sauf pour destruction.

Pour obtenir la levée de cette opposition, il doit :

- faire réparer le véhicule : l'intervention d'un expert est requise pour assurer le suivi des travaux,
- présenter ou adresser à la préfecture un second rapport d'expertise original certifiant que le véhicule a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité

prévues dans le premier rapport et qu'il peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

2^{ème} situation : l'assuré cède son véhicule :

La situation diffère selon l'état du véhicule.

Le véhicule est techniquement irréparable : la carte grise barrée portant la mention " vendu " (ou cédé) le (date de la transaction) et un certificat de cession portant la mention " destiné à la destruction ", sont notamment remis à l'assureur. Les services préfectoraux procéderont à la destruction administrative du véhicule, dès réception du dossier transmis par l'assureur dans un délai d'un mois. Mais, ces services ne seront pas avisés de la destruction physique du véhicule.

Le véhicule est techniquement réparable : la carte grise barrée portant la mention " vendu " (ou cédé) le (date de la transaction), et un certificat de cession sont notamment remis à l'assureur. L'assureur transmet le dossier à la préfecture dans un délai d'un mois et cède le véhicule à un professionnel de l'automobile

On peut noter que :

- il est interdit au professionnel de l'automobile de céder à un particulier un véhicule non réparé soumis à la procédure VEI ;
- un professionnel de l'automobile peut céder à un autre professionnel de l'automobile un véhicule non réparé. Chaque professionnel qui acquiert un véhicule est tenu d'en déclarer l'achat auprès de la préfecture d'immatriculation.

3.2.2 - Les limites de la procédure VEI

La procédure n'est pas toujours respectée, notamment quant :

- aux délais d'information de la Préfecture par les assurances. Or, le véhicule a pu être réparé et revendu durant ce laps de temps ;
- à l'effectivité de la transmission des cartes grises aux services préfectoraux : des cartes grises sont régulièrement saisies par les services d'enquêtes chez des professionnels de l'automobile.

Dans la procédure VEI, le critère déterminant est avant tout le montant des réparations et non l'état de dangerosité.

L'opposition au transfert de carte grise rend la vente impossible mais non la circulation du véhicule car il n'y a pas d'obligation de restitution du certificat d'immatriculation.

La procédure VEI n'assure pas la correspondance entre la vie administrative du véhicule et sa vie physique. L'annulation de l'immatriculation intervient avant la destruction physique du véhicule, dont les services préfectoraux ne sont pas avisés.

3.3.- LES « VEHICULES HORS D'USAGE » (VHU)

Ayant pour origine des préoccupations strictement environnementales. Cette procédure résulte de la transposition en français d'une directive européenne du 18 septembre 2000. Le décret n° 2003-727 du 1er août 2003 et l'article 322-9 du code de la route pris en application de cette directive organisent cette procédure.

3.3.1 - La directive 2000-53-CE, du 18 septembre, relative aux véhicules hors d'usage

Cette directive s'inscrit dans un objectif strictement environnemental. Ne faisant aucune référence à la sécurité des véhicules, elle enjoint aux Etats de prendre des dispositions réglementaires de mise en œuvre notamment de procédures de destructions par les démolisseurs et broyeurs de véhicules. Le véhicule hors d'usage est « un véhicule qui constitue un déchet »...

3.3.2 - Le décret n° 2003-727, du 1^{er} août 2003, relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage

C'est le décret de transposition en droit français de la directive. Il a été conçu dans la logique « environnementale » de cette directive et préparé par le Ministère chargé de l'environnement.

Il s'applique aux voitures particulières et camionnettes ainsi qu'aux trois roues au sens du code de la route. Ne sont donc pas concernés les véhicules de transport en commun et les poids lourds.

« Est regardé comme hors d'usage un véhicule que son détenteur remet à un tiers pour qu'il le détruise ». Cette formulation très généraliste ne fait pas obstacle à une interprétation permettant d'y rattacher les véhicules gravement accidentés ou gravement endommagés (VGE) et non réparables (VEI). Cette procédure VHU doit s'inscrire en complément de la procédure VGE dès lors que celle-ci conduit à déclarer comme non réparable des véhicules gravement endommagés et en conséquence comme devant être détruits physiquement et administrativement.

Les VHU ne peuvent être remis en vue de leur élimination qu'à des démolisseurs ou broyeurs agréés. Les rôles respectifs de ces professionnels sont clairement définis que ce soit pour la destruction pure et simple des véhicules ou pour le réemploi « de certains composants dans le respect des exigences de sécurité des véhicules ».

3.3.3 - L'article R 322-9 du code de la route

Cet article précise la procédure.

Le démolisseur, ou le broyeur agréé, doit remettre au propriétaire, dans un délai de quinze jours à compter de la date de mutation du véhicule, un récépissé de prise en charge pour destruction. Dans le même délai, le démolisseur, ou le broyeur agréé, transmet au préfet du département d'immatriculation du véhicule, un exemplaire du récépissé de prise en charge pour destruction.

Dans les quinze jours suivant le découpage ou le broyage du véhicule, le broyeur agréé en confirme la destruction au préfet du département du lieu d'immatriculation en lui transmettant le certificat de destruction correspondant. Le préfet procède alors à l'enregistrement de la destruction et à l'annulation de l'immatriculation.

Un arrêté conjoint des ministres en charge des transports, de l'environnement, de l'intérieur et de l'industrie fixe les règles d'établissement du récépissé et du certificat de destruction. Cet arrêté conjoint a été pris le 06.04.2005 et sa date de mise en œuvre a été fixée au 24.05.2006.

3.4- LE CONTROLE TECHNIQUE

3.4.1 - Les modalités du contrôle technique sont définies par un arrêté ministériel modifié du 18 juin 1991

Objet du contrôle

Au cours d'une visite, le véhicule est soumis à 125 points de contrôle portant sur 511 altérations³. Les défauts les plus graves (éclairage, freinage, pollution...), au nombre de 213, entraînent une obligation de contre-visite à effectuer dans un délai de deux mois. Les points de contrôle ont augmenté au fil du temps.

La finalité du contrôle technique

Le contrôle technique d'un véhicule permet d'obtenir un diagnostic des organes essentiels liés à la sécurité et à l'environnement. Il doit permettre d'appréhender l'état de dangerosité potentielle d'un véhicule.

En 2005, les 5 190 centres de contrôles ont traité près de 14 millions de véhicules particuliers et 2,1 millions de véhicules utilitaires légers (VUL).

16,6 % des véhicules particuliers (16,2 en 2004), 7,6 % des VUL (même pourcentage qu'en 2004) ne présentaient pas de défaut pour l'ensemble des altérations.

80,2 % des véhicules particuliers, 77 % des VUL ne présentaient pas de défaut pour les altérations soumises à contre-visite. Le taux de contre-visite était de 19,7 % pour les véhicules particuliers et de 22,7 % pour les véhicules utilitaires légers (23,03 en 2004).

La périodicité

Le contrôle technique concerne les véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes (voitures particulières et camionnettes), qui doivent s'y soumettre dans les six mois précédant le quatrième anniversaire de leur date de première mise en circulation. Par la suite, le contrôle doit être renouvelé tous les deux ans. Certains véhicules sont exemptés de contrôle technique (véhicules âgés de plus de 25 ans et ayant une carte grise de collection, véhicules du corps diplomatique). En revanche, certains véhicules spécifiques (ambulances, véhicules de

³ Bilan annuel 2005 www.utac-otc.com

dépannage, taxis...) sont contrôlés annuellement dans le cadre d'une réglementation particulière.

La visite technique

Il est possible de se rendre dans n'importe quel centre de contrôle technique agréé, quel que soit le département dans lequel est immatriculé le véhicule. Au cours de la visite, le contrôleur examine les points touchant à la sécurité et à la pollution du véhicule (direction, freinage, organes mécaniques, liaisons au sol, éclairage et signalisation, structure et carrosserie, équipements) et vérifie son identification.

A l'issue de la visite, un procès-verbal consignait les défauts existant lors du contrôle est remis après avoir été signé par le contrôleur agréé qui a réalisé le contrôle. Un macaron et un récépissé sont délivrés si le véhicule est accepté. La carte grise sera tamponnée et mentionnera la date du prochain contrôle. Un rapport de contrôle positif est valable 2 ans après sa délivrance. Le macaron prouvant que le véhicule a effectué le contrôle technique doit être apposé sur le pare-brise pour indiquer au propriétaire du véhicule et aux forces de l'ordre la date limite à laquelle doit être réalisée la prochaine visite. Cette vignette est infalsifiable et ne peut être décollée sans être déchirée.

La contre-visite

Certains défauts sont soumis à obligation de réparation et nécessitent une contre-visite. Ils concernent principalement le système de freinage, les pneus, les dispositifs d'éclairage, la pollution, la suspension et les essieux, la direction et les roues, certains éléments de la carrosserie (fuite de réservoir, ouverture de portes impossible...), certains équipements de sécurité (retroviseurs, avertisseur...), les plaques d'immatriculation non conformes.

Le propriétaire du véhicule dispose d'un délai de 2 mois pour effectuer les réparations et présenter son véhicule à une contre-visite, dans le même centre ou dans un autre. Si les défauts persistent, une deuxième contre-visite devra être faite dans un nouveau délai de deux mois. Il est impératif de respecter les délais puisque si le propriétaire laisse passer ce délai de 2 mois, il devra effectuer un nouveau contrôle complet.

La sanction du défaut de contrôle technique

En cas de contrôle de la police ou de la gendarmerie, le propriétaire du véhicule qui ne peut présenter un contrôle technique en cours de validité encourt une amende forfaitaire. En outre, le véhicule peut être immobilisé et la carte grise retenue. Une fiche de circulation provisoire dont la durée de validité ne peut excéder sept jours est alors remise au propriétaire qui doit mettre son véhicule en conformité dans ce délai.

La surveillance administrative des installations de contrôle et des contrôleurs est assurée par les Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

(DRIRE), agissant pour le compte du ministre chargé des transports, sous l'autorité des préfets.

3.4.2 - Les limites du contrôle technique

Le contrôle technique s'attache à l'identification de l'état d'un véhicule lié à son utilisation et à son usure. S'il peut relever des défauts à corriger et soumettre en conséquence à contre-visite, il ne se prononce ni sur la réparabilité du véhicule, ni sur les réparations à y effectuer et encore moins sur la réalité et la conformité des réparations effectuées : ces aspects liés à la remise en état et en conformité avec les normes de sécurité routière relèvent exclusivement de la pratique de l'expertise.

Le contrôle technique relève des défauts à corriger mais il laisse le véhicule en circulation jusqu'à sa réparation.

Les défauts relevés lors du contrôle technique ne peuvent en effet aboutir à l'immobilisation du véhicule. La contre-visite doit être effectuée dans un délai de deux mois. Pendant ce laps de temps, un véhicule qui peut être dangereux circule. Par ailleurs, le défaut de visite (ou de contre-visite) décelé par une hypothétique interception des forces de l'ordre est sanctionné de façon peu dissuasive.

Il n'y a pas de lien clairement établi entre les altérations relevées à l'occasion du contrôle technique et les critères de dangerosité à mettre en œuvre dans une procédure VGE.

Le nombre d'altérations identifiables au contrôle technique est néanmoins significatif de la dangerosité potentielle des véhicules. La préparation des textes de mise en œuvre de l'expertise VGE aurait donc du tenir compte du rôle spécifique du contrôle technique dans la détection des véhicules dangereux.

3.5- LE SUIVI ET LE CONTROLE DE L'EXPERTISE

Le suivi et le contrôle de l'expertise s'effectuent habituellement selon une procédure de contrôle administratif a posteriori par la mise en œuvre d'une procédure de sanctions disciplinaires.

Cette procédure disciplinaire n'a été effectivement mise en œuvre qu'à partir de 2001 ; depuis cette date et jusqu'en 2005, les 40 procédures de poursuites disciplinaires qui ont été mises en œuvre ont fait l'objet de 33 sanctions : celles-ci ont été prononcées par la commission nationale des experts automobiles (CNEA) présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et dont le secrétariat est assuré par la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR).

Il convient d'apprécier ainsi la pertinence de ce contrôle.

3.5.1 – Les fragilités de l’organisation de la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR)

Les textes de référence sont l’arrêté du 22 septembre 2003 portant organisation de la direction de la sécurité et de la circulation routière et abrogeant l’arrêté du 14 mars 1986 modifié, et l’arrêté de la même date portant organisation des sous-directions de la sécurité et de la circulation routières. Ces textes indiquent, d’une part, que la direction comprend cinq sous-directions, dont celle de la réglementation technique des véhicules et celle de l’action interministérielle et de la communication, la mission des affaires internationales et, d’autre part, que la sous-direction de l’action interministérielle et de la communication comporte six bureaux (ou pôles) et une mission de l’expertise automobile.

La mission de l’expertise automobile (MIEXA) a les attributions suivantes :

- secrétariat de la Commission nationale des experts automobiles ;
- suivi et application des procédures d’expertise de sécurité routière ;
- organisation de la profession d’expert automobile.

Dans la mesure où le domaine n’a pas fait l’objet de mesures de déconcentration de l’administration centrale vers les services locaux, les tâches liées au suivi et à l’application des procédures d’expertise sont multiples ; s’y ajoutent l’organisation de la profession et le secrétariat de la Commission qui représente une lourde charge, eu égard aux intérêts en jeu,

L’effectif de la mission de l’expertise automobile se limitant à sa seule responsable, il s’ensuit, outre une grande fragilité du système, des difficultés, voire une impossibilité à mener de front les activités « classiques » de la mission et la mise en œuvre d’une réforme comme celle de la procédure VGE.

Ce qui explique que les statistiques communiquées à la mission et relatives aux délais d’instruction des dossiers de la Commission faisaient ressortir qu’à l’automne 2005, un certain nombre de dossiers reçus depuis le mois de juin précédent n’avaient toujours pas été ouverts.

3.5.2 - Une mise en œuvre aléatoire

Elle dépend principalement d’un signalement par les services préfectoraux, auprès du secrétariat de la commission nationale des experts automobiles (CNEA), de leur connaissance d’irrégularités éventuelles dans la pratique professionnelle des experts. C’est le plus souvent à l’occasion de la présentation du certificat de conformité établi par l’expert après remise en état du véhicule que se révèlent d’éventuelles anomalies.

Il n’existe actuellement aucune base de données de l’administration permettant de suivre l’activité d’un expert au niveau national. En l’absence de telles données, il n’y a aucun indicateur susceptible d’orienter des investigations pour un contrôle systématique ou ponctuel ni aucun élément permettant d’apprécier l’importance et la fréquence de certaines pratiques de l’expertise, que ces pratiques soient ou non conformes à la réglementation.

Le secrétariat de la CNEA est, en conséquence, conduit à gérer en flux continu les dossiers qui pourraient permettre d'engager des poursuites, sans pouvoir privilégier l'urgence ou l'exemplarité du contrôle.

C'est donc essentiellement de la vigilance et du savoir faire des services gestionnaires au niveau de chaque préfecture que survient « la mise en alerte » du système de contrôle.

3.5.3 - Une mise en œuvre aux étapes multiples

La mise en œuvre de la procédure nécessite une mobilisation de différents moyens administratifs pour préparer un dossier de saisine de la commission :

- recherche d'autres dossiers d'expertise présentant des anomalies éventuelles ;
- recherche de l'historique complet des pratiques d'expertises et des formalités administratives de chaque dossier « ouvert » pour plusieurs véhicules permettant de suivre les étapes successives de l'expertise ;
- constitution d'un dossier de saisine ;
- décision de poursuivre du Président de la CNEA ;
- instruction du dossier pour le rapporteur, ce qui implique auditions de l'expert et des autres intervenants (assureurs, réparateurs, propriétaires, contrôleurs techniques etc.) et mises en évidence des anomalies éventuelles ;
- rapport et présentation du dossier en commission.

Les sanctions prononcées doivent être ensuite formalisées dans une décision qui doit être notifiée et publiée avant d'être exécutoire.

3.5.3 - Des effets tardifs mais néanmoins dissuasifs

Dès lors, cette procédure ne peut produire que des effets tardifs par rapport aux faits incriminés.

Du constat initial du dommage ou de la mise en alerte à la décision exécutoire, il peut s'écouler de 12 à 24 mois sinon plus. De surcroît, les décisions de suspension ou de radiation peuvent faire l'objet de recours en excès de pouvoir auprès du Conseil d'Etat avec toutes les conséquences qui y sont attachées (effet suspensif notamment en procédure de référé).

Une meilleure gestion administrative des diverses phases de cette procédure pourrait en réduire de quelques mois la durée : pour autant, la sévérité de sanctions affectant l'activité professionnelle des experts mis en cause implique un traitement de chaque dossier avec un maximum de précaution et d'attention, ce qui prend nécessairement du temps.

Cependant, cette procédure :

- permet d'évoquer des pratiques significativement déviantes de l'expertise et de prononcer des sanctions sévères (66 % de suspension ou de radiation) à l'encontre des experts : l'exemplarité de ces risques de sanction est bien perçue par la profession. Au regard de cet effet, on peut considérer que le nombre de recours contentieux (9 pour 33 décisions) est relativement faible ;
- permet, en pratique, de conclure des poursuites administratives disciplinaires plus rapidement que des poursuites judiciaires mises en œuvre souvent simultanément mais qui ne trouvent leur aboutissement que plus tardivement ;
- permet de contrôler le respect, par les experts, d'une procédure et d'une déontologie professionnelle de l'expertise. Elle ne saurait être considérée comme une validation technique de l'expertise et des conclusions pratiques qui pourraient être tirées (par exemple : destruction réelle des véhicules endommagés et déclarés non réparables).

4 – LA REFORME EN COURS DU SYSTEME D'IMMATRICULATION : DU FNI AU SIV

4.1 – LE FNI EST UN FICHER OBSOLETE

Le Fichier national d'immatriculation (FNI) des véhicules est ancien ; sa conception remonte aux années 50. Son application informatique, elle, date de la fin des années 80 et se trouve, malgré des adaptations nombreuses – la version actuelle est la version 107 -, obsolète. Dans ces conditions, il est difficile aujourd'hui de lui donner des fonctions nouvelles et d'en multiplier les interrogations, tant s'agissant de leur nombre que des acteurs susceptibles de les effectuer.

4.2 – LE SIV PRESENTERA DES FONCTIONNALITES NOUVELLES

Un nouveau système d'immatriculation des véhicules, le SIV, est en projet pour 2008 sous la maîtrise d'ouvrage de la direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Son architecture est la suivante :

- un nouveau type d'immatriculation des véhicules, à vie, sur le modèle, AA 111 AA, soit 2 lettres, 3 chiffres, 2 lettres ; numéro restant attaché à vie au véhicule, quelles que soient les mutations de propriété ;
- des possibilités maintenues d'immatriculation à partir des préfectures (surtout pour les cas complexes) mais aussi à partir d'un réseau de professionnels, par télédéclaration, y compris pour les véhicules d'occasion vendus de particulier à particulier ;

- la réalisation dans un lieu unique et selon un processus industriel sécurisé, de certificats d'immatriculation et leur envoi, après personnalisation, au domicile des usagers.

Selon la direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT), ce système présentera les avantages suivants :

- du point de vue de l'utilisateur : des démarches plus simples et évitant notamment des déplacements ;
- du point de vue de l'administration : des économies de personnel à hauteur de 530 équivalents temps plein (ETP) à partir de 2010 ;
- du point de vue des spécifications techniques : un système informatique permettant :
 - l'augmentation du nombre des interrogations annuelles du fichier : de 50 millions aujourd'hui avec le FNI, à 150 millions demain, avec le nouvel SIV ;
 - la possibilité d'intervention à travers un sas sécurisé pour des acteurs multiples, notamment : assureurs, contrôleurs techniques, constructeurs automobiles, loueurs, démolisseurs, broyeurs, commerçants automobiles, etc.

Le déploiement du nouveau système est prévu pour mi 2008. A partir de cette date, les nouvelles immatriculations (véhicules neufs, véhicules d'occasion) se feront dans la nouvelle base ; les anciens numéros seront repris dans le nouveau système et pourront faire l'objet des mêmes interrogations, dès 2008 : ils disparaîtront progressivement lors de la destruction physique des véhicules et des mutations ; le reliquat d'anciens numéros sera intégralement repris dans le nouveau système de numérotation en 2013, année du basculement final général.

Dans ce cadre, l'intégration des procédures VGE dans le dispositif existant du FNI paraît difficile : elle supposerait de nouveaux développements coûteux et peu réalisables avant 2007, sauf à modifier le calendrier des actions prioritaires de la Direction des services d'information et de communication (DSIC) du ministère de l'intérieur ; l'intérêt en paraît donc aléatoire et limité. En revanche, le nouvel SIV a intégré la logique nécessaire à la procédure VGE puisque chaque certificat d'immatriculation pourra se trouver inscrit à l'un des trois stades suivants : en cours, détruit, ou suspendu. Il est même prévu que ce soit les experts eux-mêmes qui puissent déclencher la procédure de suspension.

4.3 – UN IMPERATIF : TENIR LES DELAIS DE MISE EN PLACE DU SIV

La mise en œuvre du SIV est donc l'une des conditions de la réforme du VGE.

Son calendrier prévisionnel est le suivant :

- établissement du cahier des charges : début 2006 ;

- développement : janvier 2006/ mars 2007 ;
- tests : octobre 2007 ;
- déploiement complet : au cours du premier semestre 2008.

La tenue de ces délais ne sera possible que si l'administration parvient à surmonter deux fragilités :

- la grande complexité de la procédure des marchés et le risque de retard lié aux probables contentieux ;
- la taille de l'équipe chargée du suivi de la maîtrise d'ouvrage qui était à l'origine de 5 ETP à la DMAT, de 1 à 2 ETP à la direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ), de 1,5 à 2 ETP à la DSIC.

Aussi la mission souligne la nécessité de renforcer l'équipe de maîtrise d'ouvrage et de lui donner les moyens juridiques et comptables de faire face à ses échéances successives (expertise juridique particulière, rédaction de CCTP, rédaction de cahiers des charges, assistance au dépouillement d'offres).

5 – LES PRINCIPES DE LA REFORME CREANT LA PROCEDURE SUR LES VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES (VGE)

5.1. – HISTORIQUE DE LA PROCEDURE VGE

En janvier 1999, le rapport de l'inspecteur général de l'équipement, Claude ROBERT sur "Expertise automobile et sécurité routière" constate que la procédure VGA a périclité et que la procédure VEI mérite d'être clarifiée. Un groupe de réflexion sur la procédure VGA est alors mis en place.

Cet ensemble de travaux trouvera un double débouché :

- dans la mise en place de la commission nationale d'expertise automobile (CNEA) puis dans la mise en œuvre de la procédure disciplinaire (2001) qui permettent d'envisager d'élargir le rôle des experts ;
- dans la loi du 12 juillet 2003 qui crée la procédure VGE pour tous les véhicules à moteur terrestre immatriculés. Cette procédure remplace la procédure VGA, l'étend à tous les véhicules (et pas seulement aux véhicules accidentés) présentant un dommage susceptible de les rendre dangereux à la circulation et permet à des experts et non plus seulement aux seules forces de l'ordre d'enclencher la procédure. On retrouve ainsi le dispositif ainsi créé dans les années 80.

5.2. – LA PROCEDURE DES VEHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGES (VGE)

L'innovation de la procédure réside dans le rôle confié aux experts de déterminer la dangerosité d'un véhicule, accidenté ou non, et d'en décider de la réparabilité ou de la mise en destruction.

Un projet de décret d'application de la loi, concernant le rôle et la responsabilité des experts ainsi que les procédures VGE et VIR (ex VEI), est préparé et est approuvé par le groupe interministériel permanent de sécurité routière, le 23 janvier 2004. Le projet de décret recueille un avis favorable du Conseil d'Etat le 25 janvier 2005.

Toutefois, deux difficultés apparaissent :

- sans contester le bien-fondé du décret au regard des impératifs de la sécurité routière, les partenaires des experts – et particulièrement, les assureurs et les professionnels de la réparation ou de la récupération – regrettent de ne pas avoir été consultés par les services de la mission d'expertise automobile (MEA) de la DSCR et font part de leur surprise d'être associés à la préparation de projets d'arrêté d'application d'un projet de décret dont ils n'ont pas eu communication officielle du contenu ;

- quant au ministère de l'intérieur, il regrette l'absence d'étude d'impact du nouveau dispositif, notamment sur la charge de travail des préfectures, la compatibilité avec le nouveau service d'immatriculation des véhicules (SIV) et les besoins en terme de formation professionnelle.

La procédure peut être ainsi détaillée.

5.2.1 - Procédure déclenchée par les forces de l'ordre

Les forces de l'ordre immobilisent un véhicule qui présente des dommages susceptibles de révéler la dangerosité d'un véhicule.

Elles établissent un avis de retrait du certificat d'immatriculation (CI) et retirent le CI en donnant un exemplaire de l'avis au titulaire du titre, et apposent une vignette signalant la dangerosité du véhicule.

Elles adressent le CI et un exemplaire de l'avis de retrait du titre au préfet du lieu d'immatriculation.

Le préfet inscrit une opposition au transfert du CI.

Le titulaire du CI mandate par écrit un expert afin d'attester la dangerosité du véhicule.

L'expert atteste la dangerosité et le caractère techniquement réparable du véhicule. Il adresse au titulaire et au préfet le rapport de dangerosité avec la liste des réparations à effectuer et estimation du coût avant démontage.

Après réparation du véhicule, l'expert établit un rapport de conformité. Au vu de ce rapport, le préfet restitue le CI et lève l'opposition.

Alternatives

2a) Les forces de l'ordre établissent un avis de retrait du certificat d'immatriculation (CI) mais ne peuvent pas retirer le CI et elles apposent une vignette signalant la dangerosité du véhicule.

3a) Elles adressent un exemplaire de l'avis de retrait du titre sans le CI au préfet du lieu d'immatriculation.

4a) Le préfet inscrit une opposition au transfert du CI.
Il informe le titulaire du CI que son véhicule fait l'objet d'une procédure VGE (interdiction de circulation du véhicule, inscription d'une OTCI et injonction de restituer le titre sous 4 mois).
Si le titre n'est pas restitué dans ce délai, l'immatriculation est annulée.

6a) Si l'expert déclare le véhicule non dangereux, il en informe le titulaire et le préfet dans son rapport de non dangerosité.
Le préfet restitue le CI et lève l'opposition.

6b) Si l'expert atteste la dangerosité et le caractère non réparable techniquement du véhicule, il adresse au titulaire et, dans les 15 jours, au préfet le rapport de dangerosité.
Le préfet annule l'immatriculation du véhicule et en avise le titulaire du CI, en lui demandant de restituer son titre.

7a) Si la restitution du CI n'a pas été faite dans le délai d'un an, le préfet annule l'immatriculation du véhicule.

5.2.2 - Procédure déclenchée par un expert en automobile

Un expert en automobile constate, à l'occasion d'une mission mandatée par une compagnie d'assurance ou un particulier, qu'un véhicule - ne faisant pas l'objet d'une procédure relative aux véhicules économiquement irréparable - est dangereux mais réparable techniquement.

Il appose une vignette signalant la dangerosité du véhicule et établit un rapport de dangerosité du véhicule avec la liste des réparations à effectuer et l'estimation de leur coût.

Il adresse un avis de demande de retrait du certificat d'immatriculation (CI) et le rapport de dangerosité du véhicule au titulaire du CI et au préfet du lieu de constatation des dommages qui les transmet au préfet du lieu d'immatriculation.

Le préfet d'immatriculation inscrit une opposition au transfert du CI.
Il informe le titulaire du CI que son véhicule fait l'objet d'une procédure VGE (interdiction de circulation du véhicule, inscription d'une OTCI et injonction de restituer le titre sous 4 mois).
Si le titre n'est pas restitué dans ce délai, l'immatriculation est annulée.

Après réparation du véhicule, l'expert établit un rapport de conformité.
Au vu de ce rapport, le préfet du lieu d'immatriculation restitue le CI et lève l'opposition.

Alternatives

1a) Si l'expert atteste la dangerosité et le caractère non réparable techniquement du véhicule. Il adresse au titulaire et, dans les 15 jours, au préfet le rapport de dangerosité.

Le préfet annule l'immatriculation du véhicule et en avise le titulaire du CI, en lui demandant de restituer son titre.

4a) Si la restitution du CI n'a pas été sollicitée dans le délai d'un an, le préfet annule l'immatriculation du véhicule.

6 – L'APPRECIATION CRITIQUE DES ACTEURS ADMINISTRATIFS ET PROFESSIONNELS DE LA REFORME

6.1 - LES ADMINISTRATIONS

6.1.1 – Les Directions d'administration centrale

La coordination entre les différentes directions du ministère de l'intérieur (DLPAJ et DMAT) et la DSCR du ministère de l'équipement a été jusqu'ici insuffisante ; c'est d'ailleurs cette situation déplorée par les interlocuteurs de la mission – en particulier du ministère de l'intérieur – qui a débouché sur la demande de mission interministérielle.

6.1.2 – Les Préfectures

La mission a recueilli les points de vue des préfectures à l'occasion de cinq visites : à Marseille, Tours, Strasbourg et Cergy ainsi qu'à la préfecture de police de Paris.

Il en est ressorti quelques dominantes :

- baisse du nombre des procédures VGA liée aux consignes de la DGGN et de la DGPN visant à ne pas faire intervenir les forces de l'ordre dans le cas d'accidents sans blessés ;

- coexistence, pour les procédures existantes VGA et VEI, d'une gestion informatique et d'un traitement manuel nécessitant le recours à des courriers de relance ou de transmission ;

- absence de relations organisées entre les services de l'État et les professions de l'assurance et de l'expertise en automobile ;

- souhait des préfectures, pour la mise en œuvre de la procédure VGE, d'une dématérialisation des relations avec les experts en automobile et d'une transmission de l'information sous une forme, projet d'arrêté par exemple, permettant d'éviter une nouvelle saisie ;

- nécessité de la mise en place, pour l'ensemble des procédures, d'un dispositif assurant le lien entre les vies administrative et physique des véhicules ;

- nécessité de trouver une solution pour les poids lourds.

6.2 - LES PROFESSIONS

6.2.1 - Les assureurs

La mission a rencontré les représentants de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA), d'une part, et du Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurance (GEMA), d'autre part.

Fédération Française des Sociétés d'Assurances

La FFSA regrette que la profession n'ait pas été étroitement associée aux travaux préparatoires de la réforme et notamment que le projet de décret ne lui ait pas été communiqué.

Les assureurs craignent d'être engagés dans des procédures de remboursement systématique de dommages constatés par les experts ; ils ne veulent pas avoir à couvrir des dommages qui n'auraient pas été pris en charge par les contrats d'assurance (gros entretien, réparation hors accidents, véhicule non réparé et restant dangereux...).

Les assureurs constatent des appréciations de la dangerosité très variables selon les pratiques des experts : il y a donc lieu d'être très précis dans la définition des critères de dangerosité.

Bien que cela ne soit pas prévu dans la procédure VGE, les assureurs souhaitent être informés des constatations faites par les experts ; des négociations en ce sens étaient en cours entre les deux professions au moment de la mission.

Les assureurs souhaitent être informés des destructions réelles des véhicules VGE, notamment par l'intermédiaire du SIV. Ils sont d'accord pour que les véhicules rachetés puis revendus par leurs soins aux démolisseurs fassent l'objet d'une clause contractuelle de destruction obligatoire.

Le rapprochement des fichiers Assureurs et SIV peut poser des problèmes et des risques de détournement de clientèle.

Les assureurs ne peuvent que souscrire à une informatisation plus systématique de la mise en œuvre des procédures.

Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurance

Le GEMA a communiqué à la mission les observations et propositions qu'il avait formulées auprès de la DSCR sur les projets de texte VGE.

La remise en circulation des véhicules réparés constitue le problème principal pour le GEMA, pour qui ne pas autoriser le propriétaire d'un véhicule à circuler alors que ledit véhicule a été réparé dans les règles de l'art constituerait une mesure non acceptable sur le

plan social, qui pourrait être considérée par les consommateurs comme une atteinte à la liberté d'aller et venir.

6.2.2 - Les experts en automobile

La mission a rencontré les Présidents de la Chambre Syndicale Nationale des Experts en Automobile de France (CSNEAF), de la Chambre Syndicale Nationale des Experts en Automobile et Matériel Industriel (CSNEAMI) et de l'Union Professionnelle des Experts en Automobile Salariés (UPEAS) qui, à la suite de l'entretien, ont adressé, sous le timbre de la Confédération Française des Experts en Automobile (CFEA) un argumentaire qui est joint en annexe.

La profession a travaillé, depuis la promulgation de la loi du 12 juin 2003, à l'élaboration des critères de dangerosité ; elle est partie de la liste des points de contrôle issus du contrôle technique obligatoire et n'a retenu que ceux touchant à la sécurité du véhicule (carrosserie ou mécanique) et détectables uniquement par un examen visuel : les critères adoptés sont répartis en six familles, « carrosserie », « direction », « énergie », « freinage », « sécurité passive » et « trains roulants » et représentent 50 points de contrôle pouvant justifier de classer en VGE le véhicule expertisé.

Une expérience menée grandeur nature sur un peu plus de 20 000 véhicules expertisés a fait ressortir que 9,52 % de ces véhicules pourraient être concernés par la procédure VGE, ce qui, sur la base de 3 500 000 véhicules expertisés sur une année, conduit au nombre de 300 000.

La profession suggère que les différents critères ne soient pas tous immédiatement appliqués et qu'il soit procédé comme pour le contrôle technique obligatoire, où la liste des points de contrôle s'est étoffée régulièrement.

La profession formule enfin des suggestions visant à alléger et à sécuriser la procédure VGE :

- éviter les allers et retours de la carte grise entre le domicile du propriétaire du véhicule et la préfecture, et affranchir le propriétaire de la transmission en préfecture sous condition de production, sous les quatre mois impartis, d'un rapport de conformité délivré par un expert en automobile qualifié ;

- relier, via une connexion Internet, les cabinets d'expertise aux services des préfectures, l'expert transmettant sous sa responsabilité une première information, lors du classement du véhicule et une seconde, après délivrance du rapport de conformité à l'issue des travaux.

6.2.3 - Les professionnels de l'automobile

La mission a rencontré les représentants du Centre National des Professions Automobiles (CNPA), organisation qui représente vingt branches professionnelles du commerce et de la réparation automobile, dont plusieurs sont directement concernées par la mise en œuvre de la procédure VGE.

Le Vice-président en charge des Métiers qui est le chef de file du dossier a, à la suite de l'entretien, adressé un courrier récapitulatif des observations du CNPA ; ce courrier est joint en annexe.

Sur un plan général, le CNPA regrette, d'une part, de ne pas avoir été associé en amont - c'est-à-dire en l'occurrence au stade de la préparation de la loi - à la réforme VGE, comme il l'avait été par le passé pour la mise en place des procédures VGA et VEI et, d'autre part, d'avoir été consulté sur le projet d'arrêté, sans avoir eu communication du projet de décret.

Il souhaite avoir des éclaircissements sur la façon dont le dispositif VGE va s'articuler avec le contrôle technique obligatoire et souligne les « risques de collision » avec les dispositifs VEI et VHU. Le CNPA demande à être associé à la définition des critères de dangerosité.

La branche des Concessionnaires Véhicules Particuliers, des Agents et des Réparateurs Indépendants souligne que c'est le réparateur professionnel qui engage sa responsabilité envers le client et qu'il doit donc être associé à l'expertise de classement en VGE et, surtout, au rapport d'expertise sur les réparations à effectuer.

La Branche des Carrossiers formule le même souhait ; elle demande, par ailleurs, que l'expert mandaté pour l'évaluation des travaux de réparation puisse être différent de celui qui a prononcé le classement VGE et considère qu'il serait utile de formaliser la définition de l'exercice du contradictoire entre l'expert et le professionnel.

La Branche des Recycleurs est opposée à toutes dispositions portant sur l'obligation d'effectuer des réparations touchant à la sécurité avec des pièces neuves d'origine ou de qualité équivalente et souligne que la réutilisation de pièces de réemploi n'est nulle part interdite en Europe ; elle estime même qu'elle est encouragée par la directive sur les VHU ; de nombreux pays ayant d'ailleurs mis en place des dispositifs à cette fin avec les compagnies d'assurances.

Des précisions ont été apportées, lors de la rencontre de la mission avec le CNPA, sur les activités des démolisseurs et broyeurs : les démolisseurs sont actuellement au nombre de 2000 en France, mais seulement 1200 sont autorisés (au titre de la réglementation sur les installations classées) et 700 à 800 susceptibles d'être agréés au titre de l'article 9 du décret du 5 août 2003 ; ils traitent 1,3 million de véhicules en fin de vie (450.000 remis par des assureurs et 100.000 par les constructeurs).

La Branche des Véhicules Industriels demande que ceux-ci soient exclus de la procédure VGE, dans la mesure où ils échappent largement à la compétence des experts en automobile traditionnels et où leur vente, leur distribution et leur réparation sont suffisamment encadrées pour que la profession reste garante de leur devenir.

La Branche des Cycles et Motocycles demande que les 2 roues soient exclus de la procédure VGE, comme cela avait été le cas pour la procédure VGA, eu égard au fait que ces véhicules, qui sont un assemblage de pièces non soudées démontables, sont toujours réparables, que les forces de l'ordre peuvent difficilement déterminer la gravité exacte des dommages et qu'il n'y a pas d'accidentologie spécifique liée à l'état des 2 roues.

6.3 - LES USAGERS ET CONSOMMATEURS

La mise en œuvre de la procédure VGE concernant trois catégories d'acteurs, à savoir les services administratifs, les professionnels et les usagers et consommateurs, la mission aurait souhaité connaître le point de vue de représentants de ces derniers ; en effet, les utilisateurs des véhicules seront tributaires dans leurs démarches, avec des conséquences en termes de temps et de coût, des protocoles de répartition des tâches et de transmission des informations entre l'administration et les professions.

La mission souhaitait rencontrer des organisations ayant une représentativité nationale reconnue et s'est tournée, eu égard aux délais, vers les services du Conseil Économique et Social, qui n'ont malheureusement pas pu lui fournir d'interlocuteurs attitrés.

6.4 - UNE PROCEDURE QUI MERITE D'ETRE APPROFONDIE ET PERFECTIONNEE

6.4.1 – Préciser les conditions de détention du certificat d'immatriculation

La procédure conduit à une saisine systématique de la préfecture dès lors qu'il y a intervention de l'expert avec une procédure de transmission « papier » et d'envoi pour le retrait du certificat d'immatriculation (CI) puis lors de sa restitution. Dans un système de gestion peu ou incomplètement informatisé cela induit une gestion lourde de dossiers administratifs, avec des délais de transmission et de restitution qui peuvent s'avérer longs même en situation non dégradée (hors délais liés à des rappels pour pièces manquantes notamment...).

Il est bien certain, eu égard au nombre très élevé de procédures VGE prévisibles, qu'un tel dispositif sera à l'origine d'un accroissement important de la charge de travail des services préfectoraux gestionnaires.

De surcroît, il apparaît à l'évidence que les services gestionnaires ne peuvent qu'enregistrer et assurer la gestion de décisions induites par les constatations des experts sans avoir les moyens et la compétence d'apprécier la validité de l'expertise qui fonde la décision de l'expert. On peut donc dire qu'ils ont compétence liée et n'interviennent que comme une simple chambre d'enregistrement de ces décisions.

Cette procédure VGE ne fait pas obstacle à une mise en procédure des véhicules réparables au titre de la procédure VEI déjà existante : il y a donc un facteur supplémentaire qui induit une nouvelle intervention des services gestionnaires, intervention dont on ne voit pas qu'elle puisse être exercée avec un contrôle plus circonstancié.

En fait, du point de départ (constatation de l'état « gravement endommagé » et « réparable ou non ») au point d'aboutissement de la procédure (retrait du véhicule non réparable et réparations sous contrôle d'expert, en VEI ou non), c'est l'expert agréé qui diligente les procédures en accord avec les autres acteurs (forces de l'ordre, préfectures, assureurs, particuliers, réparateurs auto et éventuellement autres professionnels comme les démolisseurs ou broyeurs) ; c'est encore lui qui assume la responsabilité de décider de la réparabilité et de contrôler la réparation d'un véhicule.

Dès lors, on peut s'interroger sur un élargissement de sa responsabilité à la rétention et à la restitution, en lieu et place du Préfet, du certificat d'immatriculation du véhicule concerné. Une telle approche place au niveau de l'expert une responsabilité importante mais qui s'inscrit dans la mission d'exercice délégué de prérogative de puissance publique qui lui est conférée par l'agrément ministériel.

Cette hypothèse doit être envisagée positivement, cet accroissement de la responsabilité de l'expert devant être assorti d'un dispositif efficace de contrôle et de sanctions.

6.4.2 – Préciser les critères de dangerosité

Le dispositif réglementaire proposé pour la nouvelle présentation VGE ne précise pas les modalités techniques d'appréciation de la réparabilité et de la réparation des véhicules ; ces modalités doivent être établies, par arrêté interministériel dont la mise au point est réalisée sous l'égide d'un groupe de travail animé par la MEA.

Or, il apparaît essentiel de porter une attention toute particulière à ces modalités dont la clef de voûte est constituée par les critères de dangerosité qui permettent du début à la fin du processus VGE ou VEI de définir clairement l'état de réparabilité d'un véhicule et tous les éléments qui doivent faire l'objet d'une remise en état afin que le véhicule accidenté ou endommagé puisse être éventuellement rétabli dans des conditions conformes aux normes de la sécurité routière. Ces critères constituent l'élément clef de l'expertise, mais sont tout aussi essentiels pour les forces de l'ordre, les contrôleurs techniques ou les réparateurs professionnels dans chacune de leur intervention ; ces intervenants devraient être associés à leur mise au point. Enfin, si l'on veut contrôler le respect des pratiques de l'expertise, ils constituent les éléments techniques à apprécier, pour vérifier la pertinence, la sincérité et l'efficacité de celle-ci.

6.4.3 – Harmoniser les procédures VGE et VHU

Les deux procédures ne sont pas actuellement parfaitement compatibles : dans le cas de la procédure VGE, l'annulation de l'immatriculation doit précéder la destruction du véhicule ; a contrario, dans le cas de la procédure VHU, c'est la destruction physique qui précède la destruction administrative.

Il paraît donc nécessaire d'harmoniser ces procédures.

De même, la mission propose d'harmoniser le champ d'application des textes qui, pour l'instant, ne coïncident pas puisque les poids lourds, les véhicules de transports en commun et les deux roues ne sont pas pris en compte dans la procédure VHU.

7 – LES ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS

Les enjeux de la sécurité des véhicules ont été rappelés ci-dessus ; leur importance justifie que les mesures appropriées soient prises et mises en œuvre dans les meilleurs délais. L'objectif à atteindre peut donc s'énoncer comme suit :

► *ne laisser circuler que des véhicules présumés en bon état, ce qui suppose d'assurer la totale traçabilité de leur état, et l'exacte concordance dans le temps entre leur vie administrative et leur vie physique.*

Afin d'y parvenir, il est nécessaire d'établir une base objective des critères de dangerosité, de définir la procédure à respecter et de recenser les moyens techniques et juridiques nécessaires à cet effet.

7.1 – ETABLIR UNE BASE OBJECTIVE : UNE DEFINITION PRECISE DES CRITERES DE DANGEROISITE

Une attention toute particulière doit être apportée à la définition et à la mise en œuvre des critères de dangerosité. En effet :

- ils conditionnent l'identification par les forces de l'ordre, les contrôleurs et les experts de la dangerosité d'un véhicule et leur servent à déterminer la réparabilité ou non de celui-ci ;

- ils sont utilisables dans la détermination des réparations à effectuer, l'évaluation de leur coût et dans l'exécution des réparations sous contrôle de l'expert jusqu'à la validation de la remise en état conforme du véhicule ;

- ils constituent un corpus invariant des éléments à surveiller tout au long de la mise en œuvre de la procédure VGE et c'est sur la vérification de leur prise en compte que reposera un réel contrôle de l'expertise.

A l'heure actuelle, la mise au point de ces critères fait l'objet de discussions au niveau du groupe de travail VGE sous l'égide de la Mission de l'expertise automobile (MIEXA). Il est essentiel que le travail soit effectué en liaison étroite avec tous les acteurs concernés et pas seulement avec les experts et que l'administration reprenne son rôle de proposition.

Ces critères doivent être adaptés, dans les mêmes conditions, aux catégories différentes de véhicules concernés par la procédure VGE (véhicules légers, 2 roues, poids lourds et transports en commun routier de personnes).

Enfin, il va de soi que la procédure VGE ne peut être mise en application sans que ces critères aient été préalablement établis.

7.2 - LA PROCEDURE : UNE CHAINE UNIQUE ET COHERENTE SIMPLIFIEE

Comme on l'a vu ci-dessus, les procédures actuelles comme celles envisagées, ont toutes pour caractéristique d'être centrées sur le rôle du préfet, puisque c'est lui qui détient le pouvoir régalién de suspendre la vie administrative du véhicule, avec tous les problèmes regrettables de circulation physique des cartes grises et de délais qui en découlent.

La mission estime que ce qui est déterminant, c'est le jugement de l'expert sur l'état du véhicule : si cet état est par lui jugé dangereux, on voit mal le préfet en décider

autrement ; sauf à provoquer une contre-expertise mais encore faut-il qu'il ait une raison pour le faire ; le préfet se trouve donc dans une situation de compétence liée.

C'est pourquoi la procédure à mettre en œuvre doit être construite autour du rôle de l'expert, puisque c'est lui le véritable décideur. Elle peut se décrire comme suit :

7.2.1 - Quatre entrées sont possibles, puisqu'il existe quatre cas de figure qui permettent de constater l'état préoccupant d'un véhicule

Elles peuvent être initiées :

- par un agent des forces de l'ordre suite à un accident sur lequel il a été appelé à intervenir : c'est l'actuelle procédure VGA ;

- par un agent des forces de l'ordre, suite à un contrôle avec interception sur le terrain ;

- par un expert mandaté par une compagnie d'assurance, en général suite à un accident : c'est la procédure VGE envisagée ;

- par un centre de contrôle technique, au moment de la visite de contrôle technique périodique, imposée par la législation actuelle.

Il convient d'examiner successivement ces quatre hypothèses.

a) l'intervention de forces de l'ordre suite à accident

et

b) suite à contrôle sur le terrain du fait d'une interception:

dans ces deux cas, lorsque l'agent a un doute sérieux sur l'état du véhicule, trois gestes lui incombent : il doit procéder à la rétention de la carte grise, informer le conducteur qu'il doit faire intervenir un expert agréé (on peut imaginer la remise d'une liste en cours de validité dans le département), et renseigner immédiatement le fichier national d'immatriculation (FNI). Nous verrons ci-après comment se présente ce dernier aspect de la question ;

b-bis) lorsque l'agent constate que le véhicule n'est pas en règle avec les prescriptions du contrôle technique, il doit procéder à la rétention de la carte grise, inviter le conducteur à faire effectuer le contrôle (ces deux gestes sont déjà prévus par la procédure en vigueur) et informer immédiatement le FNI.

Le circuit applicable à la carte grise sera défini ci-après. La mission estime toutefois que le délai de deux mois laissé par les textes actuels au propriétaire du véhicule pour se mettre en règle, est excessif. Un véhicule qui n'est pas en règle avec le contrôle technique doit être considéré comme suspect, et donc être interdit de circulation, sauf pour se rendre au centre agréé.

c) le cas le plus simple est celui où l'expert intervient directement, mandaté par la compagnie d'assurances. Il est examiné ci-dessous ;

d) lorsque, indépendamment des réparations à effectuer à ce titre, le centre agréé pour le contrôle technique juge que le véhicule est dangereux, la mission propose qu'il soit tenu de faire appel à un expert et de renseigner immédiatement le FNI.

7.2.2 - Quel que soit le mode d'entrée dans la procédure, celle-ci comporterait le tronc commun suivant

-l'original de la carte grise est remis à l'expert par l'agent des forces de l'ordre⁴ (cas a et b), le propriétaire du véhicule (cas c) ou le centre de contrôle technique (cas d). Le contrôle technique comme l'expertise sont invalides si le centre ou l'expert n'en dispose pas au moment où il intervient.

-si l'expert constate que le véhicule est dangereux, même dans le cas où cet état ne résulte pas de la raison pour laquelle il a été amené à intervenir, il est tenu de renseigner immédiatement le fichier des immatriculations, et de retenir la carte grise (sur ce dernier point, cf. ci-dessous).

-lorsque l'expert constate que le véhicule est à nouveau en état, il renseigne immédiatement le fichier des immatriculations, et la carte grise est rendue au propriétaire.

-lorsque l'expert constate que le véhicule est économiquement irréparable (procédure VEI actuelle), il renseigne immédiatement le FNI. En outre,

a) Si le propriétaire décide de vendre le véhicule à sa compagnie d'assurance, la mission demande que celle-ci soit tenue :

- de restituer sans délai la carte grise au préfet dont dépend l'agent qui traite le dossier, en vue de sa destruction ; elle pourra à cet effet mandater l'expert pour y procéder à sa place ; des contrôles et des sanctions doivent être prévus tant pour la compagnie que pour l'expert en cas de retard ou de manquement ;

- de spécifier dans le contrat qu'elle passe avec le professionnel à qui seul elle peut à son tour le céder, que le véhicule doit être obligatoirement détruit, sous réserve de la récupération des pièces détachées en bon état. Le professionnel, quant à lui, devra être tenu de renseigner immédiatement le fichier des immatriculations de la destruction du véhicule.

b) Si le propriétaire décide de garder le véhicule et de le faire réparer, il est tenu de faire appel, pour constater sa remise en état, à un expert agréé, lequel en informe le fichier des immatriculations. En tout état de cause, la carte grise ne lui est rendue par l'expert qu'après son constat favorable.

7.2.3 - Le circuit des cartes grises pourrait être organisé comme suit, l'objectif étant d'éviter les circulations inutiles de ces documents sensibles, et de simplifier la vie des usagers, tout en ménageant au strict nécessaire l'intervention des administrations :

- dans les cas a) et b) ci-dessus, la carte grise est stockée pendant un mois au commissariat de police ou à la brigade de gendarmerie qui a procédé à sa rétention, jusqu'à ce

⁴ si l'agent n'en dispose pas, il lui appartient d'immobiliser le véhicule et de le récupérer auprès du propriétaire.

que l'expert désigné par le propriétaire vienne la réclamer, en produisant le justificatif correspondant. Passé ce délai, elle est adressée à la préfecture, laquelle la remettra sur sa demande et dans les mêmes conditions à l'expert désigné. A défaut, chaque dernier jour du deuxième mois suivant, les cartes grises non retirées seront annulées. Les délais ci-dessus ne sont donnés qu'à titre indicatif, ils peuvent être aménagés ;

- dans tous les cas, la carte grise est restituée par l'expert qui a rendu l'avis favorable, et qui peut du reste ne pas être le même que celui dont le rapport a conduit à introduire la procédure lorsque le propriétaire décide d'en désigner un autre, pour des raisons de proximité par exemple ;

- le cas d) pose un problème plus complexe. La mission suggère que le centre de contrôle technique soit autorisé à retenir la carte grise et à la remettre directement et sans délai à l'expert désigné par le propriétaire, ce qui ramène au cas précédent.

La mission insiste sur les points suivants :

- les procédures décrites ci-dessus sont matérialisées par l'ordinogramme joint en annexe. Elles ont toutes pour caractéristique de faire jouer à l'expert agréé un rôle central. On notera surtout que, sauf cas particulier, c'est lui qui sera en possession de la carte grise ; sa détention comme sa remise engageront sa responsabilité, avec risque de sanction disciplinaire ;

- sauf pour immobiliser le véhicule, aucune expertise, aucun contrôle technique ne devra être considéré comme valable si celui qui est compétent pour y procéder n'est pas en possession de l'original de la carte grise, sous peine des sanctions dont il sera parlé ci-après ;

- l'expert sera tenu de conserver pendant une durée suffisante (au moins 5 ans), les archives des véhicules et des matériels qui lui auront été soumis, et qui devront être constituées des pièces à prévoir par arrêté ministériel. Cet arrêté devra également disposer que ces archives pourront être consultées par les services concernés (préfectures et police judiciaire notamment) à la fois à partir de l'immatriculation du véhicule, de son numéro VIN (celui du châssis), du nom de son propriétaire et de sa date d'expertise ; enfin, en cas de disparition d'un cabinet d'expert, il doit être prévu, s'agissant de ses archives, un pouvoir de substitution de la part de la profession qui se verrait confier la responsabilité de leur conservation.

- le FNI devra être renseigné immédiatement, c'est-à-dire le jour même où auront lieu les opérations qui viennent d'être décrites ;

- le broyeur ou le démolisseur à qui la compagnie d'assurance a revendu le VEI ne doit en aucun cas disposer de la carte grise, mais d'une attestation d'achat remise par la venderesse, selon un formulaire à définir par arrêté ministériel ;

- la compagnie d'assurance (ou son agent local) sera tenue d'adresser chaque semaine à la préfecture l'ensemble des cartes grises concernées par le paragraphe précédent ;

- le FNI éditera et fera parvenir chaque semaine à chacune des préfectures la liste des opérations concernant les véhicules dont d'une part les propriétaires, et d'autre part les

experts sont domiciliés sur son territoire, afin qu'elle soit à même d'assurer les contrôles correspondants, et notamment la réception des cartes grises comme indiqué ci-dessus ;

- les quelques pièces essentielles à la sécurité du véhicule, et dont la liste serait elle aussi fixée par arrêté ministériel, devront être soit neuves et garanties d'origine, soit usagées mais dans ce cas certifiées en état par un expert ;

- l'Administration se doit de donner l'exemple en s'obligeant à ne vendre ses véhicules dangereux qu'aux démolisseurs ou aux broyeurs.

7.3 - LES MOYENS TECHNIQUES : LE SERVICE D'IMMATRICULATION DES VEHICULES (SIV)

Les procédures ci-dessus définies ont toutes pour caractéristique de faire appel à l'informatique, afin de renseigner immédiatement le FNI. Or, ce fichier n'est présentement pas en état de remplir cette fonction : sa conception est obsolète, il n'a pas la capacité d'accueillir les informations envisagées, le service qui le gère est occupé à d'autres applications qui l'accaparent entièrement et ne dispose pas de crédits à cet effet.

A terme, l'application qui va prendre son relais, le système d'immatriculation des véhicules (SIV), a été conçue pour remplir exactement les fonctions décrites ci-dessus grâce à un accès sécurisé des professionnels et des experts de l'automobile. Ce nouvel instrument est prévu pour entrer en fonction au cours du premier semestre 2008. La mission recommande que les moyens humains de gouvernance et de maîtrise d'ouvrage permettant de faire face à tous les aléas – notamment juridiques – de la mise en place du système soient mis à la disposition de la direction de projet, d'autant plus qu'il s'agit de l'une des actions majeures de modernisation du ministère de l'intérieur.

Le délai qui nous sépare encore de la mise en place du SIV doit être pleinement utilisé pour engager les adaptations juridiques et pratiques préalables à la réforme.

7.4 - LES MOYENS JURIDIQUES : UN MEILLEUR CONTROLE DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE

Comme il l'a été souligné ci-dessus, les procédures proposées donnent un rôle central à l'expert, puisque, étant donné que c'est lui qui juge de l'état du véhicule, elle lui attribue un pouvoir de décision qui constitue une prérogative de puissance publique, et notamment celui de rétention de la carte grise. La mission estime que cela ne pose pas de problèmes, eu égard au fait que :

- nombre de personnes ou organismes privés disposent eux aussi de telles prérogatives, naturellement toujours limitées ;

- la profession d'expert est une profession réglementée : ne peuvent l'exercer que les seuls titulaires du diplôme d'Etat correspondant, à la condition qu'ils soient en outre agréés par la Commission Nationale des Experts Automobiles (CNEA), instance présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire. De plus cet agrément doit être renouvelé tous les ans, car lesdits experts doivent tous les trois ans suivre une formation leur permettant d'être toujours à jour de l'évolution technique des véhicules.

On constate donc que les prérogatives en question ne seront pas attribuées à la légère. Mais, afin de garantir la confiance qui peut être accordée à cette profession, la mission, en accord avec les organismes professionnels qu'elle a auditionnés, propose de renforcer le contrôle de l'administration sur la façon dont chaque expert exerce ses fonctions. Ce contrôle doit s'exercer au niveau national, par l'intermédiaire de la CNEA, et au niveau local, par le truchement des préfets. Il convient d'y ajouter un contrôle sur les professions de démolisseur et de broyeur.

7.4.1 - La Commission nationale des experts automobiles (CNEA)

La commission contrôle l'accès à la profession et, par l'établissement annuel de la liste nationale des experts agréés, délivre un agrément qui confère à son titulaire une mission déléguée par la puissance publique.

Le contrôle de l'exercice de cette mission de service public doit être en conséquence particulièrement rigoureux et permanent.

En conséquence, la mission préconise que :

- s'agissant de l'entrée dans la profession, toutes condamnations judiciaires ou sanctions administratives relatives à l'exercice de la profession soient prises en compte lors de l'inscription sur la liste nationale ; la commission appréciera en conséquence si l'expert peut-être maintenu ou inscrit sur cette liste ;

- l'autorité préfectorale prenne, dès qu'elle a connaissance d'irrégularités dans la pratique professionnelle d'un expert, une mesure conservatoire de suspension de son activité pour une durée de deux mois immédiatement applicable et susceptible d'appel devant la Commission nationale ;

- le Président de la Commission nationale se prononce avant la fin de ce délai de deux mois sur la suite à donner à cette décision préfectorale ou à l'appel qui en a été fait, de sorte à instrumenter la poursuite devant la Commission nationale ; s'il y a lieu, il proroge la durée de la suspension provisoire prononcée par le Préfet ;

- la Commission nationale se prononce dans les quatre mois qui suivent la décision préfectorale sur les sanctions qu'encourt le professionnel. Les sanctions doivent prendre effet à la date du relevé des irrégularités constatées par l'autorité préfectorale ;

- en dehors de cette procédure, la Commission puisse être saisie par son Président ou sur plainte de toute personne concernée, dès lors qu'il y a signalement de pratiques professionnelles non conformes à la réglementation ;

- le secrétariat de la Commission soit organisé de sorte à en assurer l'indépendance et l'efficacité. Il doit en conséquence être en mesure de mobiliser sous l'autorité de son Président les moyens financiers et en personnels nécessaires à l'instruction des dossiers initiés par la décision préfectorale ou par son Président ;

- l'instruction des dossiers de poursuite soit réalisée par deux enquêteurs désignés par le Président de la Commission et dotés de moyens d'investigation et d'audition. Il doit être

prévu qu'ils puissent avoir recours aux forces de l'ordre et à l'assistance d'experts professionnels agréés.

Outre le pouvoir indiqué ci-dessus de saisir la CNEA, et celui de suspendre pendant deux mois leur activité d'expertise, le préfet devra se voir confier une mission permanente de contrôle sur pièces et sur place de l'activité des experts de son département, qu'il devra exercer régulièrement de façon à s'assurer de la bonne exécution de leur mission. Ce contrôle ne saurait bien évidemment porter sur le jugement de l'expert s'agissant de l'état des véhicules expertisés, mais sur le respect des règles administratives qu'il doit appliquer.

Cela suppose un suivi au niveau départemental et national de leur activité professionnelle permettant la détection éventuelle de pratiques professionnelles anormales. Une telle démarche passe par l'établissement de tableaux de bord informatisés à partir des données récapitulatives des interventions des experts. Un tel suivi d'activité professionnelle a été mis en place avec des résultats positifs pour les examens du permis de conduire.

7.4.2- Le contrôle technique

De même que l'intervention du contrôle technique est souhaitable pour conforter l'expertise automobile dans la validation des réparations et de la remise en état des véhicules réparés sous contrôle d'un expert, l'intervention périodique ou occasionnelle du contrôle technique doit être utilisée pour la détection de la dangerosité des véhicules contrôlés.

La mission préconise une implication effective du contrôle technique dans la détection de l'état de dangerosité des véhicules et son signalement aux autorités préfectorales afin que celles-ci puissent demander l'intervention d'experts dans le cadre de la procédure VGE.

Un corpus harmonisé de critères de la dangerosité des véhicules doit être établi en concertation entre les autorités administratives et les intervenants professionnels compétents en matière de contrôle technique et d'expertise automobile. C'est à la DSCR de reprendre l'initiative sur ce dossier en établissant un premier projet, à charge pour elle de dégager ensuite une solution équilibrée prenant en compte l'avis des diverses professions (experts, contrôleurs techniques et réparateurs notamment).

Les dispositions réglementaires actuelles doivent être réajustées en conséquence.

7.4.3 - Les démolisseurs et broyeurs

La mission préconise que ces deux professions soient précisément impliquées dans la chaîne de la procédure dès lors que les véhicules concernés ont été déclarés non réparables par les experts.

Cela implique que :

- seuls des professionnels agréés soient mandatés pour procéder aux opérations de démolition ou de broyage dans le cadre des obligations qui leurs sont dévolues au titre de leur agrément et de leur cahier des charges ; seule une mise en oeuvre rigoureuse de cette procédure d'agrément permettra de garantir un réel assainissement de la situation.

- leurs pratiques professionnelles soient effectivement contrôlées tant en ce qui concerne la démolition ou la destruction des véhicules hors d'usage qu'en ce qui concerne les obligations administratives qui résultent de leur prise en charge de ces véhicules.

Une meilleure harmonisation entre réglementations spécifiques VGE et VHU s'impose aux administrations concernées.

7.5. - ORGANISER LES LIAISONS ENTRE LE CONTROLE TECHNIQUE ET LE SERVICE D'IMMATRICULATION DES VEHICULES (SIV)

Dans le cadre du nouvel SIV, la mission recommande d'établir une liaison directe entre le fichier des immatriculations et les centres de contrôle technique qui seraient en charge de renseigner le fichier sur les véhicules qui se sont vus délivrer de leur part – ou refuser – le visa de contrôle.

La légitimité de cette liaison informatique, SIV/ contrôle technique, paraît établie par rapport à l'objectif poursuivi selon les responsables de la CNIL dont la mission a recueilli l'opinion sur ce point. Cette liaison permettrait en effet de connaître les véhicules dont le certificat d'immatriculation est encore en vigueur mais qui ne sont pas en règle au regard du contrôle technique, et de les placer dans une catégorie particulière du fichier.

A partir de là, deux formes d'action seraient possibles :

- une action de prévention consistant à prévenir les centres de contrôle technique les plus proches du domicile du titulaire du certificat d'immatriculation qu'il y a lieu de relancer le détenteur du véhicule pour qu'il se mette en règle avec la loi ;

- une action de répression permettant, à l'aide des appareils de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) qui sont susceptibles d'être déployés à l'horizon 2010, d'intercepter les véhicules qui ne sont pas en règle.

7.6. – DEFINIR LE NOUVEAU ROLE DES PREFECTURES

7.6.1 – Un allègement des tâches de saisie et de conservation des documents

Actuellement, s'agissant des procédures VGA et VEI, l'activité principale des préfetures concerne le classement des documents et la saisie numérique des informations qui leur sont transmises sous format papier.

Dans les cas des VGA, l'activité des préfetures consiste à intégrer au FNI les données transmises par les services de police ou de gendarmerie, le cas échéant, après une navette entre la préfeture de constat de l'accident et la préfeture de domicile du détenteur du certificat d'immatriculation, puis soit à restituer à l'usager, soit à détruire le certificat d'immatriculation. Cette tâche et les tâches annexes mobilisent dans des préfetures plutôt importantes (Indre-et-Loire, Val d'Oise), l'équivalent de 0,15 % du temps annuel d'un agent en équivalent temps plein (ETP), selon des déclarations concordantes faites à la mission.

Dans le cas des VEI, l'activité des préfectures consiste à intégrer les données transmises par les compagnies d'assurance et à effectuer le suivi du traitement de la procédure débouchant normalement sur la destruction du véhicule ou sa remise en circulation après validation des travaux effectués par un expert.

Cette activité, qui concerne un volume plus important de cas, occupe, dans les mêmes préfectures l'équivalent de 0,85 % à 1% du temps annuel d'un agent en ETP.

Les procédures nouvelles préconisées par la mission vont dans le sens d'un allègement des tâches des préfectures. La responsabilité de conserver temporairement et de remettre à leur détenteur – lorsque l'état du véhicule le permet à nouveau -, le certificat d'immatriculation, tout comme le fait de renseigner le fichier des immatriculations, seraient exercés par les forces de l'ordre d'un côté, les experts de l'autre, évitant ainsi l'intervention, sans valeur ajoutée (puisqu'elles ont compétence liée) des préfectures.

Les préfectures ne seraient destinataires des certificats d'immatriculation que dans deux hypothèses :

- en cas de saisie des documents par les forces de l'ordre et de non désignation ultérieure d'expert par l'usager ou la compagnie d'assurance, les forces de l'ordre transmettraient dans le mois qui suit le certificat d'immatriculation à la préfecture du domicile à charge pour celle-ci d'assurer alors le suivi des rapports avec les usagers ;

- en cas de rachat d'un véhicule par une compagnie d'assurances dans le cadre de la procédure VEI, envoi sous huit jours - avant revente pour destruction dudit véhicule à un broyeur ou à un recycleur - des certificats d'immatriculation à la préfecture à charge pour celle-ci de les détruire.

Ces deux tâches résiduelles sont déjà effectuées par les préfectures et ne constituent donc en aucun cas une charge nouvelle.

Enfin, pour information, le fichier des immatriculations enverrait, chaque semaine, la liste des oppositions et annulations aux préfectures, à la fois :

- de résidence de l'expert concerné ;
- de résidence du titulaire de la carte grise.

Cette dématérialisation et ce transfert de responsabilité de détention provisoire des titres d'immatriculation se justifient, d'autant plus, qu'à terme, le document papier perdra de l'importance au fur et à mesure qu'un accès rapide au fichier central sera accordé aux forces de l'ordre.

Cette faculté devrait se généraliser à l'horizon 2008/2010 dans la mesure où la double évolution, vers les documents d'identité électronique d'un côté (visas, passeports, cartes nationales d'identité, titres de séjour), la verbalisation assistée par ordinateur (VAO) de l'autre, conduira à l'équipement progressif des forces de l'ordre en moyens rapides (Assistant numérique personnel de type « PDA ») d'interrogation des fichiers. D'ores et déjà, la gendarmerie nationale est en train d'équiper, à l'horizon 2008, 6 000 de ses véhicules d'un terminal informatique embarqué (TIE) déplaçable à 25 mètres du véhicule grâce à une liaison

bluetooth. La mission ne peut que recommander une accélération des procédures d'équipement de la gendarmerie et de la police nationale.

De même, le développement de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) permettra d'identifier de manière automatique les véhicules circulant bien que leur certificat d'immatriculation ait été supprimé ou simplement suspendu.

Dans ces perspectives de développements technologiques proches, le document papier ne gardera plus une valeur déterminante que lors des déplacements effectués à l'étranger.

7.6.2 – Economies de personnel induites

Les réformes proposées induiront des économies de personnel de catégorie C.

La mission n'a pas procédé à une analyse poussée du temps passé pour accomplir les tâches actuelles de gestion liées au traitement des procédures VGA et VEI.

Toutefois, ainsi qu'indiqué plus haut, les informations communiquées par les préfetures de l'Indre-et-Loire (550 000 habitants) et du Val-d'Oise (1 100 000 habitants) permettent d'approcher le temps passé pour la procédure VEI à 0,85 à 1 ETP par an et à 0,10 ou 0,15 pour la procédure VGA.

Ces chiffres doivent être pris avec une grande prudence dans la mesure où il est difficile de parfaitement quantifier des tâches isolées, de surplus partagées entre plusieurs agents.

Néanmoins et, en ordre de grandeur, on peut estimer entre 60 et 80 le nombre d'ETP mobilisés pour ces tâches dans les préfetures. La simplification de procédures proposées par la mission permettrait donc, vraisemblablement, de réaliser une économie de personnel de 30 à 40 ETP.

7.6.3 – Des tâches de contrôle à plus grande valeur ajoutée

Pour autant, le rôle des préfetures en matière d'immatriculation et de contrôle des véhicules ne disparaîtra pas, il doit évoluer vers une plus grande valeur ajoutée : d'une part, moins de saisies ou de ressaisies de données déjà effectuées mais davantage de tâches régaliennes à accomplir ; d'autre part, un exercice plus régulier et plus méthodique (à partir d'un traitement informatique des statistiques notamment) des professions règlementées et un contrôle plus rigoureux de l'application des règles par les professions concernées, notamment les experts, les compagnies d'assurances et les centres de contrôle technique.

Enfin, en aval de la chaîne de vie physique et administrative des véhicules, les préfetures devront renforcer leur action de contrôle des recycleurs de l'automobile. Il y a en effet, dans ce domaine, un écart important entre le nombre d'entreprises opérant sur l'ensemble du territoire (2000) et le nombre des entreprises capables d'obtenir une certification par rapport aux normes environnementales (800 à 1 000). Les préfetures devront s'attacher à réduire cet écart.

7.7 – ADAPTER L’ORGANISATION DE LA DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES (DSCR)

La mission a entendu, pendant ses travaux, un certain nombre de critiques, formulées par plusieurs organisations professionnelles ainsi que par le ministère de l’intérieur, et portant soit sur un manque de concertation lors de l’élaboration de la réforme, soit sur une insuffisance d’organisation des travaux du groupe, chargé d’étudier les modalités de sa mise en œuvre.

Elle a, par ailleurs, constaté, que des informations ou propositions concernant plusieurs points importants de la réforme, comme l’estimation du nombre de véhicules potentiellement concernés par la procédure VGE ou la définition des critères de dangerosité, ne provenaient pas de l’Administration.

Il paraît enfin nécessaire –ce qui n’est pas le cas actuellement - que la DSCR dispose d’une base de données centrales sur les statistiques de l’expertise, source essentielle pour pouvoir doter les préfetures de logiciels d’analyse des anomalies.

L’examen de l’activité de la mission de l’expertise automobile a montré que ces manques paraissent liés, pour une grande part, au sous-dimensionnement et, dans une certaine mesure, à son positionnement au sein d’une sous-direction de la DSCR, où elle représente une activité à part. Son rattachement à la sous-direction de la réglementation technique des véhicules lui paraît une piste à explorer. La mission considère donc qu’une réflexion doit être menée sur cette question d’organisation qui conditionne grandement la bonne mise en œuvre de la réforme.

7.8 - PREVOIR L’INFORMATION ET LA FORMATION NECESSAIRES A LA MISE EN PLACE DE LA REFORME

A l’heure actuelle, les travaux préparatoires à la mise en œuvre de la réforme VGE n’ont pas établi de programme spécifique à la formation nécessaire des divers acteurs concernés. Or, ce préalable s’impose à l’évidence.

Le programme de formation doit être précisé :

- dans son contenu, compte tenu des objectifs communs en termes de sécurité routière et des modalités nouvelles d’intervention des forces de l’ordre, des experts et des services préfectoraux ;

- dans ses moyens de mise en œuvre et son calendrier, eu égard à la multiplicité des intervenants locaux et à la nécessité d’une formation préalable ;

- dans sa budgétisation et son financement.

Cette formation spécifique doit être adaptée en fonction de l’existant en matière de formations initiale et continue des experts ; ces dernières devant être simultanément adaptées au nouveau dispositif VGE.

En accompagnement de cette formation, la complexité des procédures nécessite un effort particulier d'information à destination de tous les intervenants concernés : un site d'information dédié doit être envisagé dont la mise en place et la maintenance ultérieure doivent être assurées par l'administration, en collaboration étroite avec les professions de l'automobile.

7.9. - AMELIORER LA LUTTE CONTRE LES FRAUDES

Pour les forces de l'ordre, diverses mesures simples sont de nature à réduire les fraudes. Elles citent ainsi :

- l'absence de circulation des certificats d'immatriculation (notamment par une dématérialisation des procédures) entre les assurés, les assureurs, les experts, les épavistes, ce qui limiterait les possibilités de détournements des documents ;

- la sécurisation des rapports d'experts et de leur transmission à la Préfecture. A l'heure actuelle, ces documents ne sont pas protégés et les moyens informatiques permettent facilement la production de faux certificats de remise en état ;

- la mention VGA ou VEI (ou tout autre appellation) sur le fichier national des automobiles qui mettrait en évidence l'origine d'un véhicule en circulation. Le policier ou le gendarme serait immédiatement alerté ;

- le contrôle du numéro de série lors des visites techniques qui devrait être un élément important du dispositif. Les défauts constatés (identification inhabituelle, non concordance avec la carte grise, absence, contrôle impossible) tant sur la plaque constructeur que sur le frappe à froid sur le châssis devraient faire l'objet d'un signalement ;

- un strict respect de la réglementation et des bonnes pratiques professionnelles, contrairement à ce que révèlent régulièrement les enquêtes, comme l'interdiction pour les épavistes de céder des véhicules aux particuliers avant remise en état, la restitution effective et immédiate des cartes grises dans les cas prévus, l'exigence pour les concessionnaires de la production de la carte grise pour toute reproduction de clés, le respect par les assurances des délais d'avis à la Préfecture pour les VEI ;

- une amélioration des moyens des services préfectoraux. Les vols de véhicules, de documents administratifs (cartes grises ...) sont enregistrés dans des applications Police (F.V.V et S.T.I.C) auxquelles les agents chargés de l'immatriculation n'ont pas accès. Cet obstacle juridique devrait être levé au niveau européen.

CONCLUSION

Alors qu'il existe de très sérieuses présomptions de dangerosité concernant un nombre important de véhicules en circulation, la mission a donc constaté la carence de la recherche sur ce point. En revanche, indépendamment de ces présomptions, il n'y a malheureusement aucun doute sur la complexité des procédures existantes ou en cours d'adoption concernant ces mêmes véhicules, non plus que sur leur inadaptation et par conséquent leur inefficacité, et pas davantage sur l'insuffisance de productivité en ce domaine. Cette situation regrettable tient à l'empilement de règles conçues isolément, sans que le problème ait été envisagé comme un tout à traiter par une chaîne cohérente et réfléchie.

La mission propose donc aux pouvoirs publics d'adopter les diverses mesures qu'elle préconise dans son rapport, et leur suggère de profiter du délai de mise en œuvre que leur impose l'obsolescence du FNI pour procéder à l'adoption – en liaison avec les diverses professions concernées – des critères objectifs de dangerosité, à la réforme de l'expertise automobile, à la formation correspondante de chacun des acteurs, en particulier les forces de l'ordre, et à l'indispensable effort de communication du public.

Des trois éléments majeurs qui concourent à la sécurité routière : la route, le conducteur et le véhicule, il paraît souhaitable en ce qui concerne ce dernier d'accompagner le progrès technique à la charge des constructeurs par une meilleure prise en compte de la dangerosité du véhicule, une fois qu'il a commencé à circuler, et d'en tirer toutes les conséquences sur le contrôle technique mis en place.

ANNEXE 1

LETTRE DE MISSION



Ministère de l'Intérieur, de la
Sécurité intérieure et des
Libertés locales

Ministère de l'Équipement, des
Transports, de l'Aménagement du
Territoire, du Tourisme et de la Mer

NOTE

à l'attention de

Monsieur le Chef de l'inspection générale de l'administration
Monsieur le Vice-Président du conseil général des ponts-et-chaussées

Objet : Etude préalable à la mise en œuvre de mesure relative aux véhicules gravement endommagés.

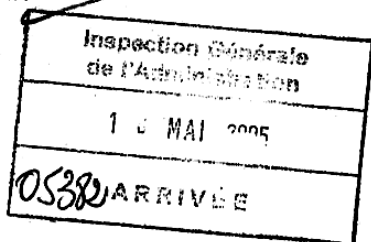
Afin d'améliorer la sécurité des véhicules ayant subi des dommages importants, un décret d'application, notamment des articles L.327-4 et L.327-5 du code de la route, a reçu un avis favorable du Conseil d'Etat le 25 janvier 2005. Ce projet de décret, relatif à l'organisation de la profession d'expert en automobile et aux véhicules endommagés, entraîne pour les préfetures des charges nouvelles qui n'ont pas été évaluées avec précision. Par ailleurs, un groupe de travail a mis au point les modalités pratiques d'application du décret.

Nous vous demandons de diligenter sur ce thème une mission conjointe. Elle sera chargée notamment de faire toute suggestion complémentaire sur les modalités pratiques d'application du décret et d'établir une estimation des coûts par la réforme, en matière d'emplois publics et de crédits de fonctionnement.

Les conclusions de la mission devront nous être rendues avant le 1^{er} juillet prochain.

Le Directeur du Cabinet


Pierre MONGIN



Le Directeur du Cabinet


Patrick GANDIL

ANNEXE 2

**LISTE DES PERSONNES RENCONTREES
PAR LA MISSION**

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES PAR LA MISSION

Ministères

Premier ministre

Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR)	
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) (ministère de l'équipement et des transports)	<ul style="list-style-type: none"> - M. Rémy Heitz, délégué interministériel et directeur, - M. Yves Rauch, sous-directeur de l'action interministérielle et de la communication, - Mme Antoinette Prud'homme, mission de l'expertise automobile (MIEXA)

Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire

Direction de la Modernisation et de l'Action Territoriale (DMAT)	- M. Paul Masseron , préfet
Sous-direction de la Circulation et de la Sécurité routières à la Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques	<ul style="list-style-type: none"> - M. Pierre Builly, ancien sous-directeur de la circulation et de la sécurité routières (DLPAJ/SDCSR) - 2 collaboratrices.
Fichier National des Immatriculations (FNI)	<ul style="list-style-type: none"> - Mme Anne Lebrun, adjointe au sous-directeur de la circulation et de la sécurité routières - M. Antoine Troussard, attaché d'administration, chef du service central d'immatriculation des cyclomoteurs
Système des Immatriculations des Véhicules (SIV)	- M. Sylvain Mathieu , administrateur civil, chef du bureau de la modernisation et de la réforme de l'Etat, direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT)
Service d'Immatriculation des Cyclomoteurs	- M. Antoine Troussard , attaché d'administration, chef de service central d'immatriculation des cyclomoteurs
Direction Centrale de la Police Judiciaire (DCPJ)	<ul style="list-style-type: none"> - M. Marcel Faure, commissaire divisionnaire, chef de la division nationale des atteintes aux personnes et aux biens. - 3 collaborateurs

Ministère de l'équipement et des transports

Direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR)	<ul style="list-style-type: none"> - M. Francis Oziol, sous-direction de l'action interministérielle - Mme Antoinette Prud'homme, mission de l'expertise automobile (MIEXA)
--	---

Préfectures

Préfecture de Police	<ul style="list-style-type: none"> - M. Pierre Mutz, préfet de police - M Louis Ducamp directeur de la police générale - M. Pierre Bully, sous-directeur - Mme Hélène Navarro, chef du bureau des cartes grises
Préfecture des Bouches-du-Rhône	<ul style="list-style-type: none"> - M. Philippe Vittori, chef du bureau « Automobile » - Mme Alexandre Poiroux, adjointe au chef de bureau - M. Guy Lopez, direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes - Mme Viviane Danandière, direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes - M. Patrice Semeria commandant de police - M. Jean Ortiz, capitaine de police
Préfecture du Bas-Rhin	<ul style="list-style-type: none"> - M. Jean-Marc Faugère, préfet - M. Philippe Vignes, secrétaire général - M. Hellny, directeur de la réglementation - Mme Lucat, chef du bureau de la circulation routière, - M. Icher, chef de la section cartes grises - Forces de l'ordre : Major Crocenzo et Brigadier Legeux - Experts: MM. Bernard Barth et Jean-Georges Steinmetz
Préfecture du Val d'Oise	<ul style="list-style-type: none"> - M. Christian Leyrit, préfet - M. Vernhes, secrétaire général, - M. Mouget, cabinet, - Mmes Pellerin, Soisson, Paulman, bureau de la circulation.
Préfecture de l'Indre-et-Loire	<ul style="list-style-type: none"> - M. Gérard Moisselin, préfet - M. Salvador Perez, secrétaire général de la préfecture, - Mme Nadine Goma, chef du bureau circulation, - M. Dominique Klein, adjoint au chef du bureau, - Mme Marilyn Dubois, chef de section cartes grises, - M. Dominique Batard, chef du service des moyens de la modernisation, - M. Jean-Pierre Castella, commandant de police, - Major Langlois, gendarmerie.

Organisme indépendant

Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL)	- M. Mathias Moulin , attaché à la division des affaires économiques
--	---

Professions

Association Auxiliaire Automobile (AAA)	- M. Boris Nikitine , directeur général, - M. Emmanuel Cuault , consultant.
Comité des Constructeurs Français Automobiles (CCFA)	- M. Pierre Louis Debar , directeur des études économiques du comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)
Commission Nationale des Experts en Automobile (CNEA)	- M. Dardel , conseiller honoraire à la Cour de Cassation, président
Conseil National des professionnels de l'Automobile (CNPA)	- M. Francis Davoust , président, branche agents / indépendants - M. Patrick Poincelet , président, branche recycleurs - Mme Christiane Blut , secrétaire général, branche recycleurs - M. Forestier , secrétaire général, branche motocycles - M. Antoine Fabre , secrétaire général, branche véhicules particuliers - Mme Nathalie GirouDET-Demay , chef du service juridique CNPA - M. Jean-Bertrand Heyral , secrétaire général, branche agents indépendants - Mme Ouaïba Sardi , secrétaire général, branche carrossiers - M. Lecambour (véhicule + 3,5 T)
Confédération Française des Experts en Automobiles (CFEA)	- M. Jean-Claude Gillet , président du CSNEAF - M. Jacques Benoît , président du CSNEAMI - M. Pierre Steward , président de l'OPEAS
Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA)	- M. Jean-Claude Boyer , délégué général - M. Claude Delpoux , directeur des assurances de biens et de responsabilités - M. Guillaume Rosenwald , directeur des marchés - M. Jean Péchinot , responsable du département automobiles
Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (GEMA)	- Mme Catherine Traca , secrétaire général adjoint, - M. Roland Chometeau , MAIF, - M. Daniel Roussel , MATMUT, - M. Roger Frot , MAAF, MMA.

ANNEXE 3

**DESCRIPTION DES PRINCIPALES
PROCEDURES**

Procédure et objectifs	Domaine d'application	Véhicules non concernés (réglementation spécifique ou exclusion du domaine d'application)	Principaux intervenants	Phases principales
Véhicules gravement accidentés «Gravité des dommages entraînant un danger pour la sécurité »	Véhicules dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes, c'est-à-dire essentiellement les voitures particulières, les camionnettes et les remorques de plus de 750 kg	Véhicules militaires. Véhicules à deux (motocyclettes, cyclomoteurs) ou trois roues, des quadricycles à moteur.	Intervenants principaux : Forces de l'ordre, (en pratique, accident corporel) Experts Préfecture	- Retrait conservatoire de la carte grise - Transfert de propriété possible - Intervention de l'expert - Restitution du certificat d'immatriculation si expert conclue non dangerosité ou après réparations conformes si dangerosité confirmée - Annulation d'immatriculation si véhicule irréparable, ou si pas de remise en état ou si carte grise est non restituée au bout de 12 mois
Véhicules économiquement irréparables « Montant des réparations supérieur à la valeur vénale du véhicule »	Véhicules à moteur immatriculés en France, y compris les remorques ou semi-remorques		Intervenants principaux : Experts, assurances Tout dommage (accident corporel, matériel, intempérie ...) susceptible d'être indemnisé Broyeurs, démolisseurs (éventuellement) Préfecture	- Si propriétaire conserve véhicule (ou ne répond pas à l'assurance), opposition à tout transfert de propriété - Restitution certificat d'immatriculation après réparations conformes - Si irréparable techniquement, vente pour destruction à un professionnel de l'automobile et destruction administrative par la Préfecture - A partir de mai 2006, mis en œuvre de la procédure VHU (destruction physique puis administrative)
Véhicule hors d'usage « Véhicule en fin de vie ou véhicule accidenté » pour destruction	- Voitures particulières - Camionnettes	- poids lourds, - les véhicules de transport en commun - les deux-roues	Broyeurs, démolisseurs Préfecture	- VI remis à des démolisseurs ou à des broyeurs agréés - Destruction physique du véhicule - puis, destruction administrative du véhicule
Contrôle Technique « Diagnostic des éléments liés à la sécurité et à l'environnement »	- Véhicules de particuliers - Véhicules utilitaires légers	-Véhicule lourd à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes, - Véhicules sanitaires, les taxis... - Véhicules militaires - Véhicules de collection - Véhicules diplomatiques	Centre de contrôle technique	- Eventuellement contre-visite technique

<p>Véhicules gravement endommagés</p> <p>« Tout véhicule immatriculé et endommagé susceptible de présenter un danger »</p>	<p>Tous les véhicules immatriculés circulant sur le territoire : voitures particulières, camionnettes, poids lourds, transport en commun, deux roues et plus à moteur immatriculés</p>		<p>Intervenants principaux</p> <p>Forces de l'ordre suite accident corporel ou non, relevé d'infraction par forces de l'ordre, main courante police...</p> <p>Expert : « agissant à un titre quelconque »</p> <p>Eventuellement broyeurs, démolisseurs</p> <p>Préfecture</p>	<p>Forces de l'ordre</p> <ul style="list-style-type: none"> -retrait conservatoire du certificat d'immatriculation par forces de l'ordre (à défaut, obligation de la remettre ou opposition au transfert) - Intervention de l'expert - Alternative - Annulation de la carte grise (si pas de remise en circulation) -Restitution de la carte grise si non dangerosité constatée par expert immédiatement saisi ou à l'issue des réparations conformes - Destruction selon procédure VHU <p>Expert :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificat d'immatriculation retourné en préfecture (à défaut amende, opposition à transfert, possibilité d'immobilisation - Réparations conformes - Reconstruction du vl - Procédure VHU
--	--	--	--	--

ANNEXE 4

**LE POINT DE VUE DE LA PROFESSION
DES EXPERTS AUTOMOBILES SUR LA
PROCEDURE DES VEHICULES
GRAVEMENT ENDOMMAGES (VGE)**

MISE EN ŒUVRE DE LA PROCEDURE VGE

**Point de vue de la profession
d'expert en automobile**

Novembre 2005

SOMMAIRE

I. HISTORIQUE

A. Les étapes importantes de l'implication des experts en matière de sécurité routière

- 1) *Les années 80*
- 2) *Les années 90*
- 3) *Les années 2000*

B. La sécurité routière et le rôle des experts en automobile

- 1) *L'action préventive de l'expert*
- 2) *Les procédures de sécurité routière ("VGA" et "VEI")*

II. ACTUELLEMENT

A. Echec de la procédure VGA

- 1) *Procédure tombée en désuétude*
- 2) *Monopole de l'initiative laissée aux forces de l'ordre*
- 3) *Étroitesse du champ d'application de la procédure*

B. Implication des experts en automobile dans la politique de sécurité routière

- 1) *Au niveau national*
- 2) *Sur le plan local*
- 3) *Formation*

III. CE QUI DOIT CHANGER DANS LE FUTUR

A. Avec le VGE, 300 000 véhicules seront concernés par le contrôle de la réparation

B. Sécurisation de la procédure

IV. ANNEXES

I. HISTORIQUE

A. Les étapes importantes de l'implication des experts en matière de sécurité routière

1) Les années 80

- **Dans les années 82- 84**, c'est à dire il y a 20 ans, ont commencé « les prémices d'une histoire entre les experts et la sécurité routière, histoire dont les liens au fil du temps deviennent plus étroits ».
- **En 1983**, la mise en place du programme Réagir a pour but de conduire à une réduction des accidents de la route : après une forte baisse de la mortalité routière entre 1972 et 1975, **le nombre annuel de morts stagne entre 12 500 et 13 200** depuis une dizaine d'années.

Dans sa circulaire du 9 mai 1983, Pierre Mauroy, propose un objectif ambitieux à cinq ans : réduire d'un tiers les risques de la circulation routière. En 1988, on comptera pourtant **encore 10 500 morts** sur les routes de France...

Or, les analyses d'accidents réalisées par les commissions Réagir vont rapidement faire apparaître que,

dans 30% des cas, un des facteurs de l'accident est le mauvais état du véhicule.

Si un problème technique est très rarement directement responsable de l'accident, il en est, en revanche, très souvent un facteur aggravant.

Les pouvoirs publics prennent alors conscience du grand nombre de véhicules en mauvais état (mal entretenus, mal ou pas réparés après un accident) qui circulent sur les routes de France et qui contribuent ainsi à renforcer les risques et les conséquences des accidents. Très rapidement, plusieurs groupes de travail vont alors être constitués pour réfléchir à ce deviendra ultérieurement « la procédure "VGA" ».

C'est à cette époque également, que sera proposée la mise en place d'un contrôle technique obligatoire.

L'ensemble de ces projets sera proposé en CISR en 84 et se concrétisera très rapidement. Dans ces trois projets, nous retrouvons à des degrés divers, les experts en automobile.

Force est de constater qu'à l'origine de la procédure "VGA", les orientations envisagées donnaient à l'expert un rôle prépondérant. En effet, il était prévu que l'expert, à l'instar des forces de l'ordre, puisse lui aussi, retirer de la circulation le véhicule dangereux.

En fait, cette proposition n'a pas été retenue pour des raisons juridiques : seules les forces de l'ordre ont un pouvoir de police et l'expert ne pouvait se substituer à elles pour retirer la carte grise et la transmettre aux autorités. De plus, le niveau juridique envisagé, c'est à dire réglementaire, n'était pas suffisant.

Toutefois, avec l'entrée en vigueur du VGA c'est « la première fois », que sera rendu obligatoire un suivi des réparations par une personne qualifiée avant la remise en circulation du véhicule. L'intervention de l'expert devient ainsi primordiale au regard de la remise en circulation des véhicules accidentés en offrant une garantie de conformité aux conditions normales de la sécurité.

2) Les années 90

- **Fin 89**, une modification de la loi de 72 qui réglemente la profession d'experts en automobile va asseoir la légitimité de cette dernière : l'obligation, pour exercer l'activité professionnelle, d'être inscrit sur une liste établie par une commission pluridisciplinaire qui sera dotée de pouvoirs disciplinaires. Mais il faudra attendre afin qu'elle devienne effective.
- **Arrive l'année 91** avec la publication du décret relatif aux règles professionnelles, où, là encore, il est donné aux experts en automobile un pouvoir d'alerte non négligeable puisqu'ils ont l'obligation d'avertir le propriétaire de toute déficience constatée susceptible d'être un danger pour tout un chacun.
- **Fin 93**, une loi va faire évoluer considérablement ce rôle de manière non seulement préventive (détection de véhicules irréparables) mais aussi curative (suivi des réparations), il s'agit de la procédure "VEI" (Véhicules Économiquement Irréparables).

Si, l'aspect déclencheur du processus est lié à la valeur des réparations par rapport à celle du véhicule, il convient d'y associer l'aspect sécuritaire, situé au même niveau puisque le devenir du véhicule est lié au critère de réparabilité technique.

L'année 93 a également été marquée par l'obligation pour les experts désirant effectuer les expertises « de sécurité routière » de subir une

formation continue triennale organisée par l'ENSERR avec le concours de l'éducation nationale sous le contrôle du ministère des transports.

- Il convient de terminer cette décade en faisant référence aux années 1997 et 99 avec le texte jetant les bases du fonctionnement de la commission nationale, texte tant réclamé et attendu par la profession depuis 89 et qui a vu le jour en mai 99.

3) Les années 2000

- **C'est en juillet 2000**, que pour la première fois s'est réuni un groupe de travail composé des représentants de l'Etat [Intérieur (DLPAJ - DGPN) - Transports], ses experts en automobile et de l'ENSERR. Ce travail s'est poursuivi jusqu'à la fin 2001 et a débouché sur un canevas bien précis de ce que pourrait être une procédure fiable.

Il est donc proposé :

- d'élargir le champ d'application à tous les véhicules à moteur immatriculés;
- de substituer à la notion d'accident, celle de dommages, plus large;
- de compléter l'action des forces de l'ordre par l'intervention des experts en automobile **en tant qu'initiateur**;
- **de prévoir une interdiction de circuler du véhicule et une opposition au transfert de la carte grise tant que cette dernière n'est pas entre les mains de la préfecture.**

En d'autres termes, cette procédure qualifiée de « procédure VGE » est initiée de deux façons :

1. **par les forces de l'ordre** qui interviendront dans le cadre d'une présomption de dangerosité infirmée ou confirmée par l'expert agréé et,
2. **par les experts eux mêmes.**

L'existence de la commission nationale et le fait que les experts sont désormais responsables devant cette instance, a joué un rôle important dans la réflexion.

Pour mener à bien ce projet, les experts pensaient qu'un simple texte de niveau réglementaire était suffisant. Or les pouvoirs publics en ont décidé autrement; l'action de l'expert en tant qu'initiateur et

l'opposition au transfert étant de natures législatives. Le ministère des transports a alors saisi une opportunité politique pour lancer la réforme.

- **Le 14 juillet 2002**, « la sécurité routière est déclarée grande cause nationale » par le président de la République. En septembre, les assises de la sécurité routière ont lancé l'action gouvernementale qui va se concrétiser avec le CISR de décembre 2002.

Dans la foulée, le projet de loi reprenant l'ensemble des mesures législatives prévues par les orientations du CISR et des mesures annexes, a été déposé et discuté au cours du premier trimestre par le parlement pour être promulgué le 12 juin.

B. La sécurité routière et le rôle des experts en automobile

- **Depuis 1986**, l'expert en automobile n'est plus seulement cantonné à l'évaluation des dommages matériels aux véhicules accidentés, il accomplit aussi une mission de sécurité routière, notamment dans le cadre des procédures dites de contrôle des « Véhicules Gravement Accidentés » et des « Véhicules Economiquement Irréparables ».

Mais, bien au-delà de ces procédures, le rôle de l'expert en matière de sécurité routière s'est accru par la reconnaissance, en 1991, d'un droit d'alerte. Il s'agit d'aviser immédiatement le propriétaire du véhicule de l'existence d'un défaut grave constaté sur son véhicule et pouvant mettre en danger la vie des personnes (C. route, art. R 327-3).

1) L'action préventive de l'expert

L'expert en automobile devra, sans délai, mettre en garde le propriétaire des déficiences du véhicule pouvant entraîner des conséquences sur la sécurité des personnes (C. route, art. R. 327-3). L'étendue de cette obligation est d'abord circonscrite à la mission reçue par l'expert en automobile. Il s'agira de contrôler tous les organes directement concernés par la mission.

Un simple examen visuel ne suffira pas dans toutes les situations. Si l'expert a des doutes, il devra imposer le démontage des pièces. Le prix de la sécurité exige de l'expert qu'il ne se satisfasse pas seulement de ce qu'il voit, mais qu'il s'interroge également, par exemple, sur la qualité des pièces et/ou organes qui lui sont cachés et qui ont pu être endommagés à la suite d'un sinistre.

L'exécution de cette obligation suppose, ensuite, un examen approfondi : l'expert fait le tour du véhicule. Il relève toutes les anomalies, visibles à l'œil, relatives à l'état de sécurité du véhicule.

La nécessité de délivrer cette information a vocation à maintenir la vigilance de l'expert en automobile au-delà même de son intervention *stricto sensu* (pièce non touchée par l'accident mais proche de la rupture, par exemple).

Pour François Leplat, magistrat et conseiller technique Justice auprès de la Délégation interministérielle à la Sécurité Routière, le droit d'alerte reconnu à l'expert est « *une obligation de contrôle qui dépasse les limites de sa mission de constatation des dommages et de rendu des conclusions quant à la réparation du sinistre survenu* ».

L'exécution de cette obligation impose à l'expert d'adresser au propriétaire du véhicule, le jour même de la constatation des faits, un courrier recommandé avec accusé de réception pour l'informer. Ce formalisme aidera à la préconstitution de la preuve nécessaire à l'expert si sa responsabilité devait être ultérieurement recherchée tant sur le plan civil que pénal.

2) **Les procédures de sécurité routière** ("VGA" et "VEI")

Ces procédures forment une « boucle » de sécurité dans laquelle les experts jouent un rôle aussi déterminant qu'exclusif. Dans ce cadre, « *les experts accomplissent une mission de service public soit en l'espèce de sécurité publique. Ils y engagent leur compétence "d'homme de l'art sachant" ainsi que leur responsabilité personnelle. Ils peuvent éventuellement être conduits à répondre de leur décision devant le juge pénal* » (Claude ROBERT, rapport sur expertise automobile et sécurité routière, 1999).

Pour exécuter leurs missions de sécurité routière, lesquelles consistent en une surveillance accrue du véhicule accidenté (avant, pendant et après) sa remise en état, les experts se livrent à un examen approfondi dudit véhicule en accordant une attention plus particulière aux organes de sécurité (déformation de la structure, direction, système de freinage...).

Le rôle de l'expert en matière de sécurité routière ne s'arrête pas là. Car d'après un retour d'expérience de plus de 15 ans, le résultat des contrôles de conformité après réparation (au sens de l'article 16 de l'arrêté du 24 avril 1986, JO du 27 avril, fixant les conditions d'application des articles

R.326-1 et suivants du Code de la route) effectués par les experts révèle, encore à ce stade, un déficit de sécurité important.

A cet égard, la profession constate que le contrôle de l'expert après réparation empêche trois fois sur quatre de laisser repartir un véhicule impropre à la circulation pour des raisons de sécurité (géométrie des trains roulants hors norme avec défauts de stabilité dynamique, circuits et systèmes de freinage déficients...).

L'action curative menée par l'expert oblige le propriétaire à donner au réparateur un ordre de réparation pour compléter son intervention, pour la sécurité de tous les usagers de la route.

ANNEXE 5

**LE POINT DE VUE DU CONSEIL
NATIONAL DE LA PROFESSION
AUTOMOBILE (CNPA) SUR LA
REFORME DES VEHICULES
GRAVEMENT ENDOMMAGES (VGE)**

Monsieur Henri LEGENDRE
Inspection générale de l'administration
15, rue Cambacérès
75800 PARIS

Suresnes, le 30 novembre 2005

Objet : Projet de décret sur les Véhicules Gravement Endommagés (V.G.E.)

Monsieur l'Inspecteur,

Comme suite à notre réunion du 17 novembre dernier au CNPA, et dans la perspective du projet de décret V.G.E., je tenais à vous remercier de votre disponibilité et de votre écoute.

Le CNPA, qui représente 20 branches professionnelles du commerce et de la réparation automobile, est en effet concerné au premier chef par le nouveau dispositif V.G.E.

Les professionnels de l'automobile que nous représentons, peuvent, par leur expérience et leurs connaissances techniques, contribuer efficacement au succès du dispositif V.G.E. Nous comptons beaucoup sur nos discussions pour éclairer utilement la préparation des textes à venir sur ce sujet avec les responsables administratifs autorisés.

Si nous avons conscience que le projet de décret est dans sa phase définitive, alors même que nous n'en avons pas eu communication, nous restons attentifs sur la rédaction de ses arrêtés d'application.

A ce stade de la réflexion, nous vous faisons part de nos observations, comme vous nous y avez engagé, sur ce projet.

- Concernant la branche des concessionnaires V.P., des Agents et des Réparateurs Indépendants :

Nous souhaitons rappeler qu'en matière de réparation automobile, c'est le professionnel qui engage sa responsabilité envers le client, et non l'expert mandaté par les assurances. Il est nécessaire que le professionnel soit associé à l'expertise de classement en V.G.E. des véhicules, et surtout au rapport d'expertise sur les réparations à effectuer le cas échéant. Cela s'impose d'autant plus que l'expertise devra avoir lieu chez un professionnel.

Une autre préoccupation porte sur le choix de l'expert en charge de la procédure V.G.E. Son choix relève, pour un véhicule assuré, de l'assureur et s'il ne l'était pas du choix de l'automobiliste en accord avec le réparateur. Ce dernier détermine, dans un premier temps, si le véhicule est techniquement réparable ou non.

➤ Concernant la branche des Carrossiers :

Cette profession souhaite également que soit respecté le contradictoire entre l'expert automobile et le réparateur.

Cet enjeu est décisif si l'on connaît bien le rapport de forces existant traditionnellement entre les compagnies d'assurances (mandant de l'expert) et les professionnels, en terme de pression sur les prix pratiqués.

Par ailleurs, les professionnels de la carrosserie demande que le deuxième expert, celui mandaté pour l'évaluation des travaux de réparation puisse être différent de celui qui a prononcé le classement en V.G.E. du véhicule. Il s'agit d'éviter toute confusion d'intérêt et de garantir la totale transparence de la remise en état du véhicule, lorsque ce sera possible.

Il serait utile, sur une procédure aussi formelle que celle du V.G.E. d'en profiter pour formaliser davantage la définition de l'exercice du contradictoire entre l'expert et le professionnel.

Cela suppose de définir en dernier lieu qui décide de la méthodologie de la réparation, en rappelant que la responsabilité de l'expert en matière de V.G.E. n'élimine en rien la responsabilité du professionnel en cas d'accident ultérieur du véhicule.

De plus, les carrossiers, comme les réparateurs, souhaitent se voir dotés d'un véritable outil de décharge de responsabilité opérationnelle lorsqu'un automobiliste décidera de passer outre l'immobilisation du véhicule et le récupérera d'office. Les dispositions existantes sont insuffisantes en matière de droit de rétention et de décharge de responsabilité.

➤ Concernant la branche des Recycleurs :

Les recycleurs avaient des inquiétudes sur l'obligation d'effectuer les réparations touchant à la sécurité avec des pièces neuves d'origine ou de qualité équivalente figurant au § II de l'article 31 du projet d'arrêté, version du 27/07/2004.

La version issue de la réunion du 12/09/2005 qui modifie cette disposition les satisfait à la condition d'avoir l'assurance d'être associés à l'élaboration de l'annexe 12 qui doit préciser les réparations touchant à la sécurité.

La branche des recycleurs tient à rappeler :

- qu'il n'existe, en Europe, aucune interdiction à utiliser la pièce de réemploi pour entretenir ou réparer les véhicules ;
- que la réutilisation des pièces de réemploi est encouragée par la directive sur les véhicules hors d'usage ;
- que de nombreux pays (Danemark, Pays-Bas, Canada par exemple) ont mis ne place des dispositifs avec les Compagnies d'assurances pour encourager l'utilisation des pièces de réemploi, aux motifs :
 - o que les réparations d'un véhicule -qui est de fait d'occasion- ne justifient pas l'utilisation de pièces neuves,
 - o que l'utilisation des pièces de réemploi qui permet d'abaisser le coût des réparations, entraîne une baisse des primes d'assurance automobile.

Il est à noter également que l'utilisation des pièces de réemploi permet aux ménages à faibles revenus de pouvoir entretenir ou réparer leur véhicule à moindre coût leur permettant ainsi de circuler dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

Par ailleurs, nous confirmons la contradiction qui existe entre l'article 6 du projet d'arrêté VGE (version du 12/09/2005) qui permet à l'autorité ayant délivré le certificat d'immatriculation d'annuler l'immatriculation d'un véhicule techniquement irréparable (donc destiné à la destruction) avec les dispositions de l'article R 322-9 du code de la route. Celles-ci précisent en effet que l'annulation de l'immatriculation ne peut se faire par le Préfet du département du lieu d'immatriculation qu'après confirmation de la destruction physique du véhicule par l'envoi du certificat de destruction par le broyeur agréé.

➤ Concernant la branche des Véhicules Industriels :

La branche V.I. demande à être exclue du dispositif V.G.E., dans la mesure où ces véhicules échappent largement à la compétence des experts automobiles traditionnels. De plus, ces véhicules ont généralement une valeur économique sans commune mesure avec une voiture particulière.

La vente, la distribution et la réparation des véhicules industriels est suffisamment encadrée pour que la profession reste gérante du devenir de ces véhicules.

➤ Concernant la branche des Cycles et Motocycles :

La Branche 2 roues tient à soulever le premier problème de la terminologie : « techniquement irréparable ».

En effet, un 2 roues est constitué comme un « lego » de pièces non soudées démontables avec des outils vendues dans le commerce et dont toutes les pièces (cadre, carter, moteur et pièces de carrosserie) sont référencées et achetables peintes au coloris d'origine. De ce fait rien n'est techniquement irréparable même si logiquement la réparation peut devenir économiquement irréparable

De plus, compte tenu des problèmes techniques spécifiques aux 2 roues notamment au niveau de l'impossibilité pour les forces de l'ordre de déterminer la cylindrée exacte d'un 2 roues et son caractère irréparable (beaucoup de pièces plastiques sur un scooter qui présentent un côté impressionnant en cas de choc mais au coût de réparation faible), la branche 2 roues du CNPA craint que ne soit enlevé de la circulation un nombre important de véhicules suite à des chutes bénignes.

De plus, la procédure VGE va s'ajouter à la procédure RSV et la loi non écrite des 80 % qui permettent aux experts en la matière (de 2 roues principalement) de se comporter en collecteur d'épaves dans l'intérêt de leurs donneurs d'ordre : les assurances. De ce fait, la branche 2 roues redoute une disparition du parc de véhicules économiques et donc de la clientèle à faible pouvoir d'achat qui ne pourra pas racheter un véhicule neuf.

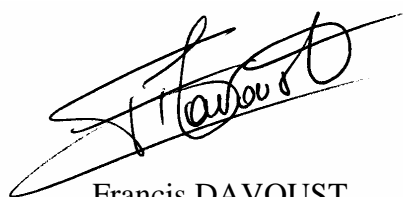
On oublie de ce fait le principal objectif de la procédure VGE à savoir réduire le nombre d'accident, hors il n'y a pas d'accidentologie 2 roues lié à l'incurie de leur propriétaire (propriétaires très attachés à leur engin et visibilité immédiate des fuites et de l'usure excessive des éléments de sécurité).

Pour ces raisons, la branche « 2 roues » demande officiellement son exclusion de la procédure VGE (comme cela était le cas pour le VGA).

Pour conclure, nous souhaiterions avoir des éclaircissements sur la façon dont le dispositif V.G.E va s'articuler avec le contrôle technique obligatoire des véhicules. Comment immobiliser un véhicule qui aura été déclaré conforme précédemment, et quelle sera la responsabilité du professionnel qui l'aura déclaré comme tel ?

Enfin, nous attirons votre attention sur le risque de collision de ce texte avec le dispositif V.H.U. et le dispositif V.E.I. déjà en vigueur.

Dans la perspective de notre prochaine réunion, je vous prie de recevoir, Monsieur l'Inspecteur, l'expression de mes salutations les meilleures.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Francis Davoust', written in a cursive style with a long horizontal stroke extending to the right.

Francis DAVOUST

Vice-Président en charge des Métiers

ANNEXE 6

**HISTORIQUE ET DESCRIPTION DE LA
PROCEDURE SUR LES VEHICULES
HORS D'USAGE (VHU)**

LA PROCEDURE SUR VEHICULES HORS D'USAGE (VHU)

Cette notion apparaît en droit européen avant d'être reprise dans la réglementation française dans des conditions et des modalités qui, pour notre mission, doivent être considérées au regard des procédures VGE.

1 - La directive 2000-53-CE, du 18 septembre, relative aux véhicules hors d'usage

Cette directive s'inscrit dans un objectif strictement environnemental qui conduit à la mise en œuvre de mesures spécifiques de la construction à la destruction des véhicules dans le souci « de la protection, de la préservation et de l'amélioration de la qualité de l'environnement ».

Déclinée à partir de 31 considérants (2 pages de JO des Communautés) dans lesquels aucune référence n'est faite à la sécurité des véhicules, elle enjoint aux Etats de prendre des dispositions réglementaires de mise en œuvre notamment de procédures de destructions par les démolisseurs et broyeurs de véhicules.

La définition des véhicules hors d'usage est celle « d'un véhicule qui constitue un déchet »...

De ce dispositif, nous retiendrons que :

- a) Il fixe l'obligation d'une intervention de professionnels particulièrement démolisseurs, démonteurs, broyeurs ou recycleurs devant être agréés ;
- b) Il établit l'obligation d'une certification de la destruction et en fait un préalable à l'annulation de l'immatriculation des VHU ;
- c) Il fixe au 01.01.2006 une première étape significative pour la mise en place de ce dispositif par les autorités nationales.

2 - Le décret n° 2003-727, du 1^{er} août 2003, relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage

C'est le décret de transposition en droit français de la directive. Il a été conçu dans la logique « environnementale » de cette directive et préparé par le Ministère chargé de l'environnement.

Nous en retiendrons les éléments suivants :

- a) Il s'applique aux voitures particulières et camionnettes ainsi qu'aux trois roues au sens du code de la route. Ne sont donc pas concernés les véhicules de transport en commun et les poids lourds.
- b) Il définit ainsi les véhicules concernés : « Est regardé comme hors d'usage un véhicule que son détenteur remet à un tiers pour qu'il le détruise ».

On peut s'étonner d'une telle définition mais sa formulation très généraliste ne fait pas obstacle à une interprétation qui permette d'y rattacher les véhicules gravement accidentés ou gravement endommagés (VGE) et non réparables et sceller, au moins pour ces derniers, ainsi leur devenir.

c) Les VHU ne peuvent être remis en vue de leur élimination qu'à des démolisseurs ou broyeurs agréés.

L'agrément est assujéti à un cahier des charges qui fixe les obligations des professionnels. Ce cahier des charges est soumis à la seule approbation du Ministère chargé de l'environnement.

Les rôles respectifs de ces professionnels sont clairement définis que ce soit pour la destruction pure et simple des véhicules ou pour la réemploi⁵ « de certains composants dans le respect des exigences de sécurité des véhicules ».

d) Il est prévu que ces opérateurs agréés établissent un certificat de destruction des VHU et que celui ci soit adressé au Ministère chargé de l'environnement, sans précision d'autre destinataire.

Enfin, il est précisé que le dit cahier des charges doit « se conformer lorsque le véhicule est pris en charge pour destruction aux prescriptions de l'article R 322.9 du code de la route ».

Cette construction juridique quelque peu particulière a néanmoins recueilli l'avis du Conseil d'Etat et a été contresignée par le Ministre chargé de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer.

3- L'article R 322-9 du code de la route

Cette codification résulte de deux décrets :

- D 2003-727 (ci-dessus),
- D 2003-1186 du 11 décembre 2003 devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

Fort opportunément, cet article vient clarifier la procédure et ses conséquences. Il y est explicitement disposé pour les véhicules en destruction que :

« Le démolisseur, ou le broyeur, agréé remet en contrepartie au propriétaire, dans un délai de quinze jours à compter de la date de mutation du véhicule, un récépissé de prise en charge pour destruction.

Dans le même délai, le démolisseur, ou le broyeur, agréé transmet au préfet du département d'immatriculation du véhicule, un exemplaire du récépissé de prise en charge pour destruction.

Dans les quinze jours suivant le découpage ou le broyage du véhicule, le broyeur agréé en confirme la destruction au préfet du département du lieu d'immatriculation en lui

⁵La Directive employait la terminologie de réutilisation et non de réemploi.

transmettant le certificat de destruction correspondant. Le préfet procède alors à l'enregistrement de la destruction et à l'annulation de l'immatriculation.

Un arrêté conjoint des ministres en charge des transports de l'environnement, de l'intérieur et de l'industrie fixe les règles d'établissement du récépissé et du certificat de destruction ».

Cet arrêté conjoint a été pris le 06.04.2005 et sa date de mise en œuvre a été fixée au 24.05.2006.

ANNEXE 7

**STATISTIQUES DU FICHER NATIONAL
D'IMMATRICULATIONS (FNI)
au 1^{er} JANVIER 2006**

Statistiques du fichier national d'immatriculations
au 01/01/2006

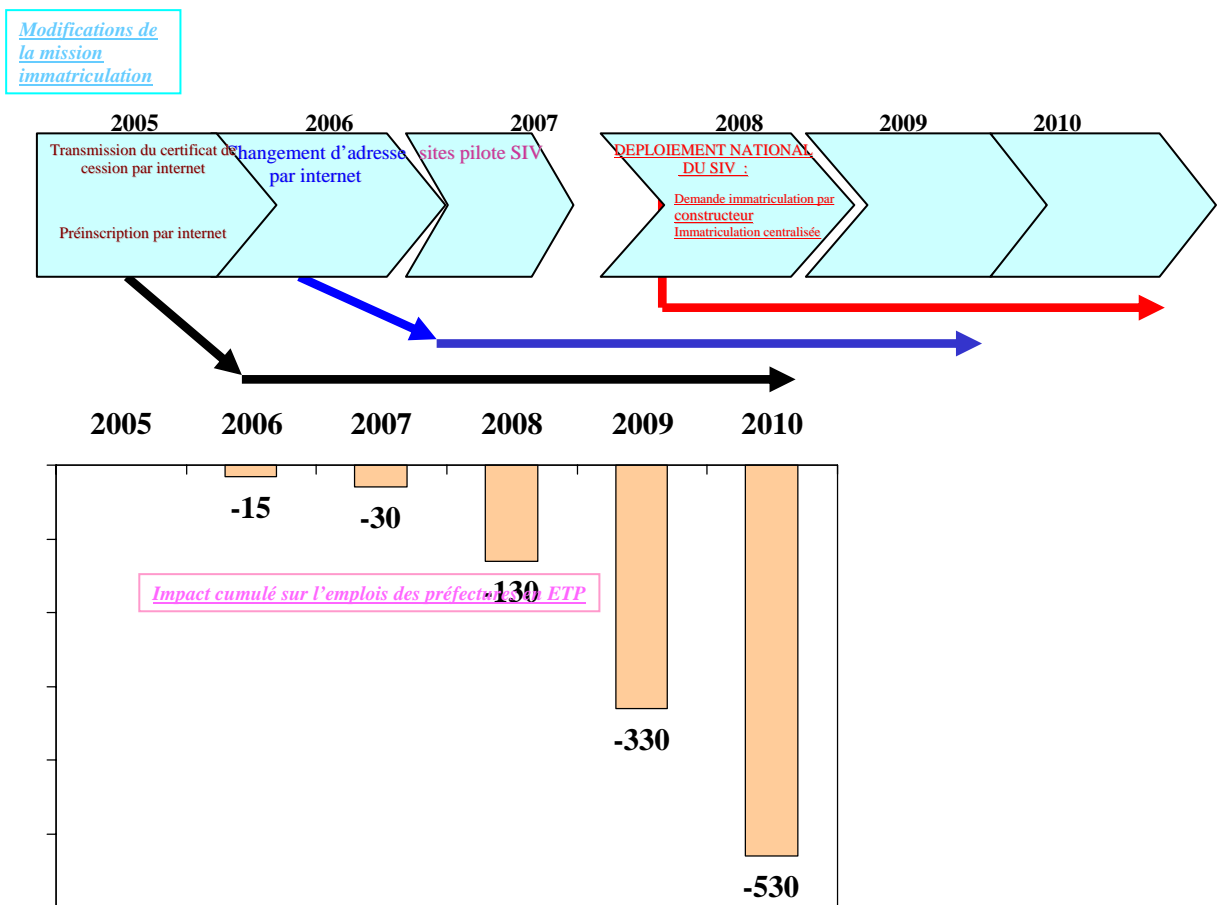
Nombre de véhicules au FNI le 01/01/2006	
Véhicules en circulation (cartes grises déclarées actives)	71 737 180
Total des véhicules dont les immatriculations sont conservées dans le fichier (cartes déclarées actives ou inactives depuis moins de 5 ans)	83 581 282

Entrées et sorties des véhicules en 2004 et 2005			
Année	Nombre d'entrées de véhicules (immatriculations de véhicules neufs + première immatriculation d'occasion (PIO) + changement de propriétaire + duplicata)	Nombre de sorties de véhicules (nombre de cartes grises déclarées inactives)	Solde
2004	3 366 424	1 063 948	2 302 476
2005	3 541 763	1 042 561	2 499 202

ANNEXE 8

**IMPACT DU NOUVEAU SERVICE
D'IMMATRICULATION DES VEHICULES (SIV)
SUR LES BESOINS EN PERSONNELS DE
PREFECTURES (en ETP)**

Impact du SIV sur la mission délivrance des titres



ANNEXE 9

**STATISTIQUES DES SANCTIONS
RENDUES PAR LA COMMISSION
NATIONALE DES EXPERTS
AUTOMOBILES (CNEA)
de 2001 à 2005**

Année 2001

Agrément	Saisine		Poursuite	Présentation CNEA	Décision CNEA				Autres cas	Notification décision	Recours CE	Instruction judiciaire	Observations
	Préf	Autres			A	B	S	R					
002371 VGA		10/11/00	04/05/01	25/06/01				X	Ne s'est pas présenté cnea	Lettre 27/06/01 29/06/01			Amnistie
002364 VGA	15/11/00	14/11/00		25/06/01				X		Lettre 27/06/01 02/07/01		x	Amnistie
001004 VGA		16/05/01	11/10/01	30/11/01	X					Lettre 06/12/01 10/12/01	TA		Amnistie
001240 VGA		16/05/01	11/10/01	30/11/01	X					Lettre 06/12/01 10/12/01	TA		Amnistie
002219 VGA		15/01/01	27/09/01	30/11/01				X	Ne s'est pas présenté cnea	Lettre 06/12/01		X	Amnistie Mise en examen etc

Année 2002

Agrément	Saisine		Poursuite	Présentation CNEA	Décision CNEA				Autres cas	Notification décision	Recours CE	Instruction judiciaire	
	Préf	Autres			A	B	S	R					
001399 VGA		15/10/01	24/01/02	01/03/02	X					Lettre 13/03/02 18/03/02			amnistie

Année 2003

Agrément	Saisine		Poursuite	Présentation CNEA	Décision CNEA				Autres cas	Notification décision	Recours CE	Instruction judiciaire	Observations
	Préf	Autres			A	B	S	R					
002181 VGA	20/11/02	14/11/02	10/02/03	28/04/03			6 mois			lettre 10/05/03 au 09/11/03	référé		rejeté
000205 VGA	16/12/02		16/04/03	04/06/03	X					Lettre 12/06/03 16/06/03			
001174 VGA	24/10/02 13/12/02	23/12/02	05/02/03	04/06/03				X		Lettre 12/06/03 17/06/03	TA, puis CE référé rejeté	nombreuses affaires en cours	
002176 VGA	16/12/02		15/04/03	04/06/03		X				Lettre 12/06/03 18/06/03	excès de pouvoir	-en cours TGI Tours -condamné affaire Clérac	-Sous contrôle judiciaire depuis juin 04 interdiction exercer -rejet pourvoi CC : condamné -cessation activité enregistrée
000566 VGA		31/01/03 28/05/03	23/07/03	29/09/03				X	Ne s'est pas présenté cnea	Lettre 17/10/03 21/10/03			
001399 VGA	X		20/08/03	29/09/03			1 an			10/11/03 au 09/11/04	oui		
002432 VGA	28/01/03 02/03 22/06/03		17/09/03	06/11/03			1 an			Lettre 26/11/03 29/11/03 au 28/11/04	référé		Suspension décision cnea 24/02/04 Confirmée 27/10/04
001490 VGA		24/04/03	09/05/03	06/11/03			3 mois			Lettre 26/11/03 27/11/03 au 26/02/03			
002181 VGA		10/06/03	19/08/03	16/12/03				X		Lettre 22/12/03 02/01/ 2004	référé		Suspension décision cne 06/04/04 Confirmée 19/11/04

Année 2004

Agrément	Saisine		Poursuite	Présentation CNEA	Décision CNEA				Autres cas	Notification décision	Recours CE	Instruction judiciaire	Observations
	Préf	Autres			A	B	S	R					
002232 VGA	07/03		23/09/03	03/02/04				X		Lettre 17/02/04 18/02/04	référé		Décision suspendue 08/03/05 Jugement sur fond : en cours
001567 VGA	09/03 02/03		12/11/03	03/02/04				X	Ne s'est pas présenté cnea (préventive)	04/03/04		X	Impliqué escroquerie à l'assurance
001399 VGA	11/03	02/03	30/01/04	02/04/04				X		Lettre 10/06/04 13/06/04			
002494 VGA	03/03		11/03/04 12/02/04 17/02/04	02/04/04				X		24/05/04			
000720 VGA	23/05/03 30/10/03 17/09/03		17/09/03 31/10/03 21/11/03	18/05/04			1AN			Lettre 15/07/04 17/07/04 au 16/07/05		xxxx	Expert judiciaire nommé par le tribunal (impliqué trafic véhicules, etc)
002308 VGA	X31/01/03 25/02/03	17/12/03		18/05/04				X		Lettre 15/07/04 20/07/04			
000403 VGA	17/12/03		11/05/03	15/06/04		X				Lettre 13/08/04 18/08/04			
001731 VGA	12/03		18/03/04	15/06/04		X				07/08/04	Excès de pouvoir		
001101 VGA		18/06/04	02/07/04	11/10/04	X					Lettre 20/12/04 23/12/04			
001462 VGA		18/06/04	02/07/04	11/10/04		X				Lettre 10/01/05 13/01/05			

Année 2004 (suite)

Agrément	Saisine		Poursuite	Présentation CNEA	Décision CNEA				Autres cas	Notification décision	Recours CE	Instruction judiciaire	Observations
	Préf	Autres			A	B	S	R					
00114 VGA	05/04 à 07/04		05/07/04	11/10/04			1AN			18/12/04 AU 17/12/05	excès de pouvoir		En attente
00136 VGA	04 à 06/04		12/05/04 29/06/04 05/07/04	11/10/04				X		14/12/04		x	En fuite à l'étranger
00116 VGA	05/04		06/05/04	02/12/04			1AN			07/01/05 au 06/01/06			
00158 VGA	12/03 à 05/04		24/05/04	02/12/04		X				08/01/2005			

Année 2005

Agrément	Saisine		Poursuite	Présentation CNEA	Décision CNEA				Autres cas	Notification décision	Recours CE	Instruction judiciaire	Observations
	Préf	Autres			A	B	S	R					
00040 VGA	02/02/04		01/12/04	31/01/05			X 3 ANS			Lettre 08/03/05 14/03/05 au 13/03/08			
001269 VGA	08/01/04	07/04/04	15/11/04	31/01/05			X 6 MOIS			14/03/05/ au 13/09/05	Référé		Décision suspendue en attendant jugement sur le fond
002076 VGA	01/03/04		04/01/05	20/04/05				X		Lettre 05/07/05 09/07/2005		X	
001486 VGA	04/01/05		02/11/04	20/04/05	X					Lettre 18/07/05 19/07/2005			

ANNEXE 10

VEHICULES GRAVEMENT ACCIDENTES

Véhicules gravement accidentés

Extraits du Code de la Route

Article R326-1

Lorsqu'en raison de la gravité des dommages qu'il a subis à la suite d'un accident, un véhicule n'est plus en état de circuler sans danger pour la sécurité, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 et l'agent qui procède aux constatations retire à titre conservatoire le certificat d'immatriculation et établit un document justificatif.

Le document justificatif et le certificat d'immatriculation sont transmis immédiatement au préfet du département du lieu de l'accident. Une copie du document justificatif, mentionnant les conditions de restitution du certificat d'immatriculation, est délivrée à son titulaire.

Le fait de maintenir en circulation un véhicule à moteur ou une remorque dont le certificat d'immatriculation a été retiré en application du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R326-2

Le titulaire du certificat d'immatriculation peut en demander la restitution sur présentation d'un rapport établi par un expert en automobile qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés, désigné par l'administration, si ce rapport atteste que les dommages constatés sur le véhicule ne mettent pas en cause la sécurité.

Lorsque l'expert ainsi saisi confirme, au contraire, la gravité des dommages constatés au regard de la sécurité, il dresse le devis descriptif prévisionnel des réparations à effectuer à moins qu'il n'estime que le véhicule n'est plus réparable. Si le propriétaire du véhicule décide de faire procéder à sa mise en état, les réparations doivent être effectuées conformément à ce devis.

Le certificat d'immatriculation ne peut dans ce cas être restitué à son titulaire qu'au vu d'un certificat, délivré par l'expert, attestant que les réparations ont été effectuées conformément au devis qu'il a établi et que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Article R326-3

Lorsque le propriétaire décide de ne pas faire procéder à la remise en état de son véhicule, il est tenu d'en aviser le préfet du département d'immatriculation du véhicule, qui procède alors à l'annulation du certificat d'immatriculation.

Il est également procédé à l'annulation du certificat d'immatriculation si, dans le délai d'un an suivant son retrait, sa restitution n'a pu être opérée dans les conditions prévues à l'article R. 326-2. Dans ce cas, il ne peut plus être procédé à la remise en circulation et à l'immatriculation du véhicule qu'après une réception, effectuée à la demande du propriétaire, dans les conditions fixées par l'article R. 321-15.

Article R326-4

Le retrait conservatoire du certificat d'immatriculation ne fait pas obstacle au transfert de propriété du véhicule ; dans ce cas, les règles édictées aux articles précédents pour sa mise en circulation s'appliquent au nouveau propriétaire et conditionnent la délivrance à ce dernier d'un nouveau certificat d'immatriculation.

Article R326-5

Les dispositions de la présente section ne sont applicables qu'aux véhicules dont le poids total autorisé en charge n'exécède pas 3,5 tonnes, à l'exclusion des véhicules à deux ou trois roues, des quadricycles à moteur et des véhicules militaires.

Un arrêté du ministre chargé des transports, pris après avis du ministre chargé des armées et du ministre de l'intérieur, fixe les modalités d'application des dispositions de la présente section.

ANNEXE 11

**VEHICULES ECONOMIQUEMENT
IRREPARABLES**

Véhicules Economiquement Irréparables

Pièce n° 1 : Extraits du Code de la Route

Article L326-10

Les entreprises d'assurances tenues à un titre quelconque à indemniser les dommages à un véhicule dont un rapport d'expertise fait apparaître que le montant des réparations est supérieur à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre doivent dans les quinze jours suivant la remise du rapport d'expertise proposer une indemnisation en perte totale avec cession du véhicule à l'assureur. Le propriétaire du véhicule dispose de trente jours pour donner sa réponse.

Article L326-11

En cas d'accord du propriétaire de céder le véhicule à l'assureur, celui-ci transmet le certificat d'immatriculation du véhicule au représentant de l'Etat dans le département du lieu d'immatriculation.

L'assureur doit vendre le véhicule à un acheteur professionnel pour destruction, réparation ou récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction.

En cas de réparation du véhicule, celui-ci ne peut être remis en circulation et faire l'objet d'une réimmatriculation qu'au vu du rapport d'expertise certifiant que ledit véhicule a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport d'expertise et qu'il est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Article L326-12

En cas de refus du propriétaire de céder le véhicule à l'assureur ou de silence dans le délai fixé à l'article L. 326-10, l'assureur doit en informer le représentant de l'Etat dans le département du lieu d'immatriculation.

Celui-ci procède alors, pendant la durée nécessaire et jusqu'à ce que le propriétaire l'ait informé que le véhicule a été réparé, à l'inscription d'une opposition à tout transfert du certificat d'immatriculation. Il en informe le propriétaire par lettre simple.

Pour obtenir la levée de cette opposition, le propriétaire doit présenter un second rapport d'expertise certifiant que ledit véhicule a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport d'expertise et que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Un arrêté interministériel fixe la valeur de la chose assurée au moment du sinistre à partir de laquelle les dispositions prévues au présent article sont applicables.

Article R326-6

Dans le cas prévu à l'article L. 326-11 où le propriétaire a donné son accord pour céder son véhicule à l'assureur, la carte grise du véhicule est transmise par l'assureur au préfet du département du lieu d'immatriculation dans un délai d'un mois à compter de l'accord entre l'assureur et le propriétaire du véhicule.

L'assureur fournit une copie du rapport d'expertise établi en application de l'article L. 326-10. Dans le cas où l'expert estime le véhicule réparable, au sens du deuxième alinéa de l'article R. 326-2, son rapport comporte une description détaillée des réparations à effectuer.

Article R326-7

Lorsque, dans le cadre de l'article L. 326-11, un professionnel a acquis un véhicule pour réparation, il doit, dans les quinze jours, adresser une déclaration d'achat au préfet du département du lieu d'immatriculation, qui lui délivre un récépissé.

Article R326-8

Les rapports d'expertise mentionnés aux articles L. 326-10 à L. 326-12 sont établis par un expert en automobile qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés.

Article R326-9

Le second rapport d'expertise mentionné au troisième alinéa de l'article L. 326-11 et au troisième alinéa de l'article L. 326-12 atteste que le véhicule n'a pas subi de transformation notable au sens du dernier alinéa de l'article R. 321-15, ni de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur la carte grise.

Pièce n° 2 : Circulaire n° 2003-55 du 4 septembre 2003 relative aux véhicules économiquement irréparables

NOR : *EQUS0310215C*

Références :

Articles L. 327-1 à L. 327-3 (anciens articles L. 326-10 à L. 326-12) du code de la route, issus de la loi n° 93-1444 du 31 décembre 1993 modifiée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996 ;

Articles R. 326-6 à R. 326-9 du code de la route, issus du décret n° 97-77 du 27 janvier 1997 ;

Arrêté du 17 mars 1994 modifié par l'arrêté du 3 avril 1998.

Mots clés : véhicules économiquement irréparables, expertise, procédure, certificat d'immatriculation.

Publication : au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Destinataires : préfets de département et préfet de police pour attribution, experts en automobile et assureurs pour information.

Résumé : la procédure relative aux véhicules économiquement irréparables (VEI) mise en place en 1993 et complétée en 1996 a un double objectif : renforcer la sécurité routière en empêchant un véhicule déclaré dangereux par une expertise d'utiliser sans contrôle préalable les voies ouvertes à la circulation publique ; lutter contre la criminalité organisée et les trafics liés aux réseaux de véhicules volés alimentés par des cartes falsifiées ou obtenues par fraude. Le dispositif de la circulaire prévoit, dans le détail, les modalités d'application de cette procédure. Il définit le rôle et les obligations de chacun des participants concernés que sont les propriétaires, les experts en automobile, les entreprises d'assurance et les professionnels de l'automobile (démolisseurs, broyeurs, réparateurs, récupérateurs de pièces détachées).

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets, Monsieur le préfet de police.

CIRCULAIRE RELATIVE AUX VÉHICULES ÉCONOMIQUEMENT IRRÉPARABLES SYNTHÈSE Base juridique

La procédure des véhicules économiquement irréparables (VEI) a été mise en place par l'article 17 de la loi n° 93-1444 du 31 décembre 1993 et les articles L. 327-1 à L. 327-3 du code de la route correspondants. L'article L. 327-2 a été ensuite complété par l'article 33 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative au transport, afin de permettre aux assureurs la vente d'un VEI à un professionnel pour réparation.

Enfin le décret n° 97-77 du 27 janvier 1997 a fixé, notamment, les formalités préalables à la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ou à la levée de l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation après réparation du véhicule.

Déroulement

Lorsqu'un premier rapport d'expertise fait apparaître que le montant des réparations est supérieur à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre, les entreprises d'assurance, tenues à un titre quelconque d'indemniser les dommages à un véhicule, doivent proposer, au terme de ce dispositif, une indemnisation en perte totale avec cession du véhicule à l'assureur.

Face à cette proposition de l'assureur, le propriétaire du véhicule endommagé a une alternative :

Céder son véhicule à l'assureur

Dans ce cas, le véhicule est obligatoirement vendu à un professionnel pour destruction, réparation ou récupération des pièces en vue de la reconstruction d'un autre véhicule. Le préfet est informé de la décision du propriétaire par l'envoi des documents (carte grise et rapport) transmis par l'assureur.

Dès lors, le véhicule ne peut être remis en circulation que s'il a été déclaré techniquement réparable par un expert dûment qualifié inscrit sur la liste nationale des experts en automobile, sollicité par le professionnel. Cet expert, après avoir établi une méthodologie des réparations et assuré leur suivi, doit certifier que les réparations effectuées l'ont été dans les règles de l'art.

Dans l'hypothèse où le véhicule a été déclaré techniquement irréparable par le premier rapport d'expertise, le préfet procède à l'annulation de la carte grise.

Conserver son véhicule

Le préfet, informé de cette décision, procède à l'opposition au transfert de la carte grise. Le véhicule ne peut faire à nouveau l'objet d'une cession que s'il a été déclaré techniquement réparable par l'expert en automobile dûment qualifié. Missionné par le propriétaire, l'expert en automobile, après avoir établi une méthodologie des réparations et effectué leur suivi, doit certifier que celles-ci ont été faites dans les règles de l'art par un professionnel.

Si le véhicule a été déclaré techniquement irréparable, le propriétaire procède à sa destruction selon les dispositions de l'article R. 322-9.

En effet, s'il refuse l'offre de l'assureur, le propriétaire reste soumis aux dispositions de l'article L. 311-1 du code de la route qui impose que « les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route ». Le non-respect des règles de sécurité peut, notamment, entraîner des « mesures de rétention, de mise en fourrière, de retrait de la circulation, voire d'aliénation ou de destruction du véhicule ».

Ce principe de sécurité routière répond donc au souci des pouvoirs publics de s'assurer que les véhicules, admis à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique lors de la première mise en circulation d'un modèle conforme à un type réceptionné, continuent à remplir les conditions requises pour lesquelles la carte grise a été délivrée.

Pour atteindre ces objectifs, la procédure VEI, procédure de sécurité routière, nécessite donc de faire appel à un expert en automobile qualifié. Elle relève de la réparation, c'est-à-dire que l'intervention menée sur le véhicule doit se faire à l'identique. Le véhicule doit rester conforme aux caractéristiques présentes au moment de sa réception et de la délivrance de la carte grise, ce qui souligne l'importance du rôle de l'expert en automobile.

Celui-ci, en présence du réparateur, doit déterminer les dommages au véhicule, établir la nature des réparations à effectuer et le coût des travaux, dont il doit s'assurer du suivi pour permettre éventuellement la remise en circulation du véhicule.

La présente circulaire a pour objet de préciser les modalités d'application de la procédure, les conditions de son déclenchement et les obligations des différents intervenants.

PLAN DE CIRCULAIRE

- I. - CADRE GÉNÉRAL
 - I.1. **Champ d'application**
 - I.2. **Principe**
 - I.3. **L'expert en automobile**
 - a) Qualification
 - b) Rôle
 - c) Rapport
- II. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI CÈDE SON VÉHICULE À L'ASSUREUR
 - II.1. **Véhicule techniquement réparable**
 - a) Obligations du propriétaire du véhicule
 - b) Obligations de l'assureur
 - c) Obligations du professionnel
 - d) Rôle de la préfecture
 - e) Obligations de l'expert
 - II.2. **Véhicule techniquement irréparable**
 - a) Obligations du propriétaire du véhicule
 - b) Obligations de l'assureur
 - c) Rôle du professionnel
 - d) Rôle de la préfecture
 - e) Obligations de l'expert
- III. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI SOUHAITE CONSERVER SON VÉHICULE
 - III.1. **Véhicule techniquement réparable**
 - a) Obligations de l'assureur
 - b) Rôle de la préfecture
 - c) Obligations du propriétaire du véhicule
 - d) Rôle de l'expert
 - III.2. **Véhicule techniquement irréparable**
 - a) Rôle du propriétaire du véhicule
 - b) Rôle de la préfecture
- IV. - RECEVABILITÉ DU RAPPORT D'EXPERTISE
 - IV.1. **Le premier rapport**
 - IV.2. **Le second rapport**

Annexes

- I. - Critères d'irréparabilité des véhicules économiquement irréparables
- II. - Méthodologie requise dans le cadre de l'établissement du second rapport d'expertise
- III. - Lettre type (cas du propriétaire qui souhaite conserver son véhicule)
- IV. - Cas particuliers

I. - CADRE GÉNÉRAL

I.1. **Champ d'application**

- La procédure des « véhicules économiquement irréparables » s'applique à :
- tous les véhicules à moteur immatriculés en France, y compris les remorques ou semi-remorques conformément aux dispositions de l'article R. 322-1 du code de la route ;
 - tout dommage causé à un véhicule. Par conséquent, elle ne se limite pas aux dommages

causés à l'occasion d'un accident corporel. Elle vise aussi bien les dommages causés à l'occasion d'accidents quels qu'ils soient, tels que par exemple ceux causés par les intempéries (dégât des eaux, tempêtes, grêles, incendie, etc).

Pour être déclenchée, il convient que :

- le montant des réparations soit supérieur à la valeur du véhicule au moment du sinistre ;
- la valeur du véhicule assuré soit égale ou supérieure à 152,45 euros ;
- les dommages subis puissent être indemnisés en toute ou partie par l'entreprise d'assurance à un titre quelconque.

I.2. Principe

A la suite d'un dommage subi par un véhicule déclaré par l'assuré à l'assureur, ce dernier désigne un expert qualifié « véhicule gravement accidenté » (VGA) qui expertise le véhicule et lui adresse un premier rapport. Une copie de ce document est transmise également au propriétaire du véhicule en application de l'article R. 327-4 du code de la route.

Le nom d'un stagiaire expert, donc non agréé, peut, le cas échéant, apparaître sur ce rapport, mais il convient que le maître de stage, expert qualifié « VGA », mentionne ses nom et prénom ainsi que son numéro d'agrément.

Ce document, engage la responsabilité personnelle de l'expert en automobile. Il peut être transmis par voie télématique à l'entreprise d'assurance. Toute demande visant à substituer à ce premier rapport, un autre rapport dont les conclusions « techniques » seraient évidemment différentes, ne doit pas être prise en considération.

La remarque ci-dessus s'applique exclusivement à l'aspect technique lié au classement ou non du véhicule en VEI et s'il est classé comme VEI, s'il est techniquement réparable ou irréparable.

Le rapport d'expertise comporte des renseignements en relation avec le dommage qui ne se limitent pas à ceux relatifs à la procédure VEI, tels que des informations liées aux clauses de garantie du contrat non connues de l'expert au moment de son évaluation et qui lui sont communiquées ultérieurement.

En conséquence, il est possible qu'un autre rapport vienne se substituer sur ces points au premier rapport sans pour autant modifier les conclusions relatives à la procédure VEI. Dès lors, le principe est de considérer ce rapport ultérieur comme un premier rapport « définitif ».

L'assureur dispose de quinze jours pour proposer une indemnisation en perte totale et le propriétaire dispose quant à lui de trente jours pour donner ou non son accord à cette proposition.

I.3. L'expert en automobile

a) Qualification

Seuls les experts en automobile inscrits sur la liste nationale établie par la commission nationale des experts en automobile en application de l'article L. 326-3 du code de la route et dont le numéro d'agrément est suivi des lettres « VGA » (également valable pour les expertises VEI) sont habilités à intervenir dans la procédure et dans l'établissement des rapports.

Ces experts ont l'obligation, conformément aux dispositions de l'article R. 327-20 du code de la route, de suivre une formation continue triennale pour pouvoir bénéficier de cette qualification « VGA ». Toutefois, les nouveaux diplômés depuis moins de trois ans en sont dispensés. Il convient de s'assurer de cette qualification en vérifiant la réalité de l'inscription de l'expert sur la liste qui vous a été transmise par le secrétariat de la commission ou en cas de doute de contacter ce secrétariat.

En effet, un rapport peut mentionner un bon numéro d'agrément mais l'expert peut ne plus figurer sur la liste nationale soit parce qu'il ne remplit plus les conditions en vue de sa réinscription, soit parce qu'il a cessé toute activité soit que la commission a prononcé à son encontre une décision de suspension ou de radiation dans le cadre de ses pouvoirs disciplinaires.

Si vous constatez que des rapports sont établis par des experts non qualifiés « VGA » mais inscrits sur la liste, il convient de saisir par courrier le secrétariat de la commission nationale conformément aux dispositions de l'article R. 327-16 du code de la route.

S'il s'agit d'experts non inscrits sur la liste nationale, le procureur de la République sera également saisi par vos soins pour usage sans droit de la qualité d'expert en automobile susceptible de constituer l'infraction prévue et réprimée par les articles L. 326-8 du code de la route et 433-17 et 433-22 du code pénal.

b) Rôle

L'expert qui est sollicité par l'assureur doit :

- identifier le véhicule ;
- constater et évaluer les dommages ;
- imputer les dommages ;
- évaluer la valeur du véhicule au moment du sinistre ;
- préciser si le véhicule est techniquement irréparable ou réparable. Dans ce dernier cas, il doit établir une liste des réparations susceptibles d'être effectuées.

L'ensemble de ces informations est contenu dans le rapport d'expertise. C'est au vu notamment de ces éléments que l'entreprise d'assurance va proposer la cession du véhicule en perte totale.

Si le véhicule a été déclaré techniquement réparable, la méthodologie de réparation est assurée par un expert qualifié VGA dans les conditions définies ci-dessous. Cet expert n'est pas obligatoirement celui qui a établi le premier rapport.

c) Rapport

Il est rappelé qu'en application de l'article R. 327-4 du code de la route, le rapport quel qu'il soit, doit comporter, en particulier, outre les conclusions de l'expert, le rappel des différentes opérations d'expertise, l'indication des personnes présentes lors de l'examen du véhicule ainsi que leur qualité. Une copie de ce rapport doit être adressée au propriétaire du véhicule par l'expert ainsi que tout rapport complémentaire.

Dans le but de lutter contre les fraudes et les falsifications de documents, les rapports d'expertise comportant des surcharges ou des éléments manuscrits ne doivent pas être acceptés.

Compte tenu de la diversité des rapports qui vous sont présentés dans le cadre de la 2^e phase de la procédure, il est prévu d'uniformiser la présentation du second rapport.

II. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI CÈDE SON VÉHICULE À L'ASSUREUR

II.1. Véhicule techniquement réparable

a) Obligations du propriétaire du véhicule

Le propriétaire doit remettre à l'assureur, l'ensemble des documents suivants, en application de l'article R. 322-4 du code de la route :

- la carte grise à son nom barrée portant la mention : « vendu ou cédé le.... » et signée ;

- un certificat de cession indiquant que le véhicule n'est pas destiné à la destruction ;
- un certificat de situation administrative du véhicule (DSV = déclaration de situation administrative du véhicule).

b) Obligations de l'assureur

Si le véhicule a, au préalable, fait l'objet d'une opposition, l'assureur doit demander au titulaire de la carte grise de prendre toutes dispositions pour que l'opposition soit levée afin que la préfecture puisse ensuite inscrire au fichier la cession. Si le véhicule est gagé, il est rappelé que l'assureur en est informé et que ce gage n'empêche en aucun cas l'inscription d'une cession au fichier FNI.

L'assureur doit transmettre à la préfecture, dans un délai d'un mois à compter de l'accord du propriétaire (article R. 326-6 du code de la route), un dossier composé des documents mentionnés précédemment qui lui ont été remis par le propriétaire, accompagné du premier rapport d'expertise mentionnant que le véhicule est réparable.

L'assureur doit vendre le véhicule à un acheteur professionnel (démolisseur, broyeur, réparateur ou récupérateur de pièces détachées,...) en application de l'article L. 327-2 du code de la route pour :

- destruction ;
- réparation ;
- récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction d'un autre véhicule.

Il doit l'informer que le véhicule fait l'objet de la procédure VEI. A cette fin, il lui communique les copies de la carte grise et du rapport d'expertise ou tout au moins la première page sur laquelle figurent les conclusions techniques liées à la réparabilité technique ou non du véhicule.

c) Obligations du professionnel

Votre attention est attirée sur les termes de l'article L. 327-2 du code de la route rappelés ci-dessus, qui apporte des précisions sur le « devenir du véhicule » dès lors qu'il sera en possession d'un acheteur.

Après acquisition d'un véhicule déclaré VEI, le professionnel va être confronté aux obligations liées aux conclusions de l'expert. Il en est ainsi lorsque le véhicule, « déclaré techniquement réparable », a été cédé « pour réparation ».

Par conséquent, le professionnel acquéreur doit, s'il désire le faire réparer, faire appel à un expert qualifié afin de satisfaire aux obligations fixées par la loi. C'est une fois remis en état, dans les conditions définies ci-après, que ce véhicule peut faire l'objet d'une nouvelle immatriculation, et être cédé à un nouveau propriétaire autre qu'un professionnel.

Des difficultés pouvant se présenter liées au fait que « le professionnel acquéreur du véhicule endommagé » n'est pas obligatoirement un réparateur qualifié, il est admis des ventes successives entre professionnels sous réserve que chacune de ces ventes fasse l'objet d'une déclaration d'achat.

Ces obligations se déclinent ainsi qu'il suit :

1. Le professionnel, en application de l'article R. 322-4 du code de la route, doit adresser dans les quinze jours suivant l'acquisition du véhicule une déclaration d'achat au préfet du département du lieu d'immatriculation pour enregistrement au fichier national des immatriculations (FNI) ainsi qu'un certificat de situation administrative du véhicule afin d'obtenir le récépissé appelé RDV (récépissé de déclaration du véhicule) correspondant à l'achat de ce véhicule. Ce récépissé est délivré par les services préfectoraux, contient outre les caractéristiques du véhicule, le nom du professionnel de l'automobile acquéreur de ce

véhicule auprès de l'entreprise d'assurance.

2. Le professionnel doit faire appel à un expert en automobile qualifié « VGA » s'il désire faire réparer le véhicule (article L. 327-2 du code de la route).

3. Le certificat de cession établi par le professionnel de l'automobile doit être postérieur au rapport d'expertise.

d) Rôle de la préfecture

1. Au vu du dossier complet transmis par le propriétaire, la préfecture enregistre au FNI la cession à l'assurance. La déclaration d'achat du professionnel peut être enregistrée même si la cession au nom de l'assureur ne l'est pas encore.

2. La préfecture délivre le récépissé appelé RDV au professionnel en retour de la déclaration d'achat. Toutefois, le RDV ne doit être délivré au professionnel qu'à partir de l'enregistrement de la cession à l'assurance.

3. La préfecture délivre une nouvelle carte grise au vu d'un dossier comportant les pièces suivantes :

- une demande de carte grise sur l'imprimé réglementaire ;
- les pièces justificatives d'identité ;
- le volet A de la dernière déclaration d'achat enregistrée par la préfecture du lieu d'immatriculation ;
- un certificat de situation administrative du véhicule (DSV) ;
- le récépissé de déclaration du véhicule (RDV) ;
- une copie du premier rapport d'expertise ;
- l'original du second rapport d'expertise ;
- la preuve d'une visite technique favorable en cours de validité pour les véhicules qui y sont soumis.

e) Obligations de l'expert

Compte tenu de ce qui précède, il est demandé à l'expert sollicité par le professionnel, d'attester dans le second rapport que :

- « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 327-2 du code de la route) ;
- « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 327-2 du code de la route) ;
- « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route).

L'expert engage sa responsabilité personnelle lorsqu'il délivre son second rapport de conformité « VEI ». Il doit par conséquent s'assurer que les réparations qu'il a prescrites sont correctement effectuées. Cette responsabilité oblige l'expert en automobile à intervenir in situ pour suivre les travaux de réparation avant d'établir le second rapport.

Pour remplir sa mission, il appartient à l'expert en automobile, au cours de ses visites de suivi, de s'entourer de tous les moyens techniques mis à sa disposition (instruments de mesure) et de faire toutes investigations utiles (communication de factures d'achat, de pièces, de bons de magasin, de fiches d'atelier, des résultats de contrôles de freinage, de la géométrie...) pour attester que la réparation des organes de sécurité touchés (prévue dans le premier rapport) a été réalisée, et surtout que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

Les différentes étapes de sa démarche lui permettant de répondre à ses obligations sont

notamment celles énumérées à l'annexe II de la présente circulaire.

Le respect strict de la procédure décrite ci-dessus permet à l'expert de se conformer à ses obligations et de démontrer qu'il a bien mis tout en œuvre pour garantir la sécurité du véhicule tant pour ses passagers que pour les autres usagers utilisant les voies ouvertes à la circulation publique.

II.2. Véhicule techniquement irréparable

a) Obligations du propriétaire du véhicule

Celui-ci doit remettre à l'assureur (article R. 322-4 du code de la route) les documents suivants :

- la carte grise barrée portant la mention « vendu le... » ou « cédé le... » et signée ;
- un certificat de cession indiquant que le véhicule est destiné à destruction ;
- un certificat de situation administrative du véhicule (DSV) ou figurent des informations éventuelles relatives à une opposition ou à un gage. L'inscription d'un gage ne fait pas obstacle à l'inscription d'une cession au fichier FNI.

b) Obligations de l'assureur

1. L'assureur, en application de l'article R. 326-7 du code de la route, transmet au préfet les documents remis par le propriétaire.

Au vu de ces documents, le préfet procède à l'inscription de la destruction administrative du véhicule.

Si le véhicule a, au préalable, fait l'objet d'une opposition, l'assureur doit demander au titulaire de la carte grise de prendre toutes dispositions pour que l'opposition soit levée afin que la préfecture puisse ensuite inscrire au fichier la cession. Si le véhicule est gagé, il est rappelé que l'assureur en est informé et que ce gage n'empêche en aucun cas l'inscription d'une cession au fichier FNI.

2. L'assureur a l'obligation de vendre le véhicule à un acheteur professionnel pour :

- destruction ;
- récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction d'un autre véhicule.

c) Rôle du professionnel

1. Destruction.

Lorsqu'un tel véhicule est récupéré par un professionnel, ce dernier est informé par le certificat de cession que le véhicule lui a été cédé pour destruction et que sa carte grise a été administrativement annulée.

Le véhicule n'existe plus en tant que « véhicule identifié » pouvant circuler. Il est composé d'éléments et de pièces qui servent à la composition d'un autre véhicule. La phase ultime de la procédure VEI est terminée.

2. Récupération des pièces.

Dans l'hypothèse où les pièces sont récupérées en vue d'une reconstruction d'un autre véhicule sur une base différente (changement de coque ou de châssis), ce nouveau « véhicule », doit pour être autorisé à circuler, faire l'objet d'une réception à titre isolé dès lors que le véhicule est démuné de carte grise. La mention « véhicule reconstruit » est portée sur la carte grise de ce nouveau véhicule ainsi que lors de toute transaction ultérieure.

Dans toute autre situation où la base du véhicule d'origine (coque ou châssis) a été conservée, il s'agit de réparation et non de récupération. La réception ne se justifie donc pas.

d) Rôle de la préfecture

1. Au vu des pièces transmises par l'assureur, vous devez procéder à l'inscription de la destruction administrative du véhicule.
2. Un véhicule déclaré techniquement irréparable par le premier rapport ne peut être réparé et faire l'objet ultérieurement d'une réception à titre isolé (RTI). En conséquence, il convient de rejeter toute demande d'immatriculation de véhicule déclaré irréparable et dont un second rapport d'expertise vient en contradiction avec les conclusions du premier.
3. Si vous êtes confrontés à cette situation, il convient d'engager une procédure à l'encontre de l'expert auteur du second rapport en saisissant le secrétariat de la Commission nationale conformément aux dispositions de l'article R. 327-16 du code de la route et en joignant toutes les pièces du dossier.

III. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI SOUHAITE CONSERVER SON VÉHICULE

Les dispositions de l'article L. 311-1 du code de la route impliquent que tout véhicule admis à circuler doit notamment être entretenu, voire réparé de façon « à assurer » la sécurité des usagers de la route.

L'utilisation d'un véhicule non conforme sur la voie publique constitue non seulement une infraction au code de la route mais est de nature à engager la responsabilité de son propriétaire si les dysfonctionnements constatés ont participé à la réalisation de l'accident ou à l'aggravation de ses conséquences.

Outre les aspects liés à la sécurité des véhicules, un des objectifs de la procédure VEI est de permettre à l'administration de récupérer la carte grise autorisant un véhicule à circuler dès lors que ce véhicule est impropre à la circulation.

Telle est la situation dans la partie de la procédure décrite ci-dessus (cas du propriétaire qui cède son véhicule à l'assureur).

Toutefois, dans le cas où le propriétaire souhaite conserver son « bien », la seule possibilité est d'empêcher toutes les transactions sans garantie au regard de la sécurité. C'est la raison pour laquelle il est prévu une opposition au transfert de la carte grise, opposition pouvant être levée dans des conditions bien définies.

L'opposition au transfert est liée au véhicule. Par conséquent, s'il y a eu vente avant que la procédure ne soit enregistrée par la préfecture, c'est le nouveau propriétaire qui assume les conséquences de cette transaction.

III.1. Véhicule techniquement réparable

a) Obligations de l'assureur

A la suite de l'envoi de la lettre informant le propriétaire que le véhicule fait l'objet d'une procédure spécifique, l'assureur doit, au vu du refus de cession émis par le propriétaire ou en cas de non réponse dans le délai imparti de trente jours, avertir le préfet du département du lieu d'immatriculation et lui communiquer copie du premier rapport d'expertise dans le délai de trente jours (article L. 326-12 du code de la route).

b) Rôle de la préfecture

La préfecture enregistre, au vu de cette information, une opposition au transfert de la carte grise. Un changement de propriétaire dans la période qui précède l'envoi par l'entreprise d'assurances de la lettre précitée n'est pas un obstacle à l'inscription de l'opposition.

La préfecture informe le propriétaire du véhicule par lettre simple (modèle fixé à l'annexe IV) des conséquences de cette opposition, en lui précisant, d'une part, les dispositions de l'article L. 311-1 du code de la route et, d'autre part, les conditions nécessaires pour la levée de l'opposition au transfert de la carte grise (article L. 327-3 du code de la route), soit :

- s'il désire faire réparer le véhicule, la nécessité de faire appel à un expert en automobile dûment qualifié avant d'entreprendre toute réparation. Seule la présentation du rapport d'expertise attestant de l'effectivité des réparations dans les conditions définies à l'annexe II permet de lever cette opposition ;

- s'il souhaite détruire le véhicule, les obligations découlant des dispositions de l'article R. 322-9 du code de la route.

La préfecture, suivant la décision du propriétaire, soit :

- lève l'opposition au vu du rapport de l'expert établi dans les conditions définies en annexe II et attestant que :

- « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route) ;

- procède à la destruction administrative du véhicule dès réception de la carte grise.

c) Obligations du propriétaire du véhicule

Le propriétaire qui refuse la cession à l'assureur ou qui ne répond pas dans le délai prescrit de trente jours à l'assureur, doit :

- s'il souhaite faire réparer son véhicule, faire appel à l'expert en automobile qualifié. Dans ce cas, les réparations doivent être effectuées par un professionnel ;

- s'il souhaite détruire son véhicule, informer la préfecture de son domicile en lui adressant dans les quinze jours une déclaration de destruction accompagnée de la carte grise (article R. 322-9 du code de la route)

d) Rôle de l'expert en automobile

Les obligations de l'expert découlent des dispositions de l'annexe II et conduisent à l'établissement d'un second rapport attestant que :

- « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route).

III.2. Véhicule techniquement irréparable

Il s'agit des véhicules se trouvant dans la situation décrite à l'annexe I.

a) Rôle du propriétaire du véhicule

Le propriétaire a la possibilité de détruire le véhicule. Dans ce cas, il doit informer la préfecture de son domicile en lui adressant dans les quinze jours une déclaration de destruction accompagnée de la carte grise (article R. 322-9 du code de la route).

b) Rôle de la préfecture

Elle procède à la destruction administrative du véhicule. Il est rappelé qu'en aucun cas un véhicule déclaré techniquement irréparable par le 1^{er} rapport ne peut être réparé et faire l'objet ultérieurement d'une réception à titre isolé (RTI).

En conséquence, il convient de rejeter toute demande d'immatriculation de véhicule déclaré irréparable et dont un second rapport d'expertise vient en contradiction avec les conclusions du premier.

IV. - RECEVABILITÉ DU RAPPORT D'EXPERTISE

L'article R. 327-4 du code de la route fixe le cadre général du contenu du rapport d'expertise en son premier alinéa. A ce contexte général doivent être ajoutées certaines spécificités relatives à la procédure VEI.

IV.1. Le premier rapport

Transmis par l'expert le plus souvent par voie télématique aux entreprises d'assurance, ce rapport vous est envoyé sur support papier édité par les entreprises d'assurance.

Conformément à une convention signée le 24 juin 2002 entre le ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et la fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) ainsi que le groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA), il est prévu la télétransmission du premier rapport. Une expérimentation dans ce sens devrait être mise en œuvre dans le courant de l'année, avant la généralisation de ce dispositif, dont vous serez informés en temps utile. Cette transmission sera sécurisée.

Dans l'hypothèse où effectivement est utilisée la voie télématique pour la transmission à l'assureur, il paraît difficile, s'agissant de techniques permettant de réduire les délais de transmission (et par voie de conséquence de règlement d'un sinistre), d'exiger qu'apparaissent sur ce rapport la signature de l'expert et son cachet ou celui du cabinet.

C'est pourquoi, il vous est demandé d'accepter, après vérification, un rapport de ce type avec seulement les références de l'expert (nom prénom, numéro d'agrément et références du cabinet). Il appartient à ce dernier de conserver le rapport original signé et certifié.

IV.2. Le second rapport

Le second rapport d'expertise n'est pas défini de façon harmonisée. Par conséquent, son contenu et sa présentation diffèrent d'un expert à un autre.

Cependant, ce document est important, puisqu'il va permettre soit la ré-immatriculation du

véhicule soit la levée de l'opposition au transfert de la carte grise.

Il constitue l'aboutissement, après accord du propriétaire, d'une méthodologie établie contrairement avec le réparateur sur la base des évaluations contenues dans le premier rapport et sur d'autres aspects, éventuellement découverts après démontage, touchant notamment à la sécurité.

L'article R. 327-4 du code de la route fixe le cadre général du contenu du rapport d'expertise en son premier alinéa. A ce contexte général, doivent être ajoutées certaines spécificités relatives à la procédure VEI.

En attendant la mise en place d'un rapport harmonisé disposant d'un numéro CERFA qui lui aura été attribué, il est important que le rapport contienne :

1. Les informations générales relatives :
 - au véhicule, c'est-à-dire tous les critères d'identification figurant sur la carte grise complétés par l'appellation commerciale du véhicule, le kilométrage et sa couleur ;
 - au propriétaire (cas du véhicule conservé par le propriétaire), c'est-à-dire les nom, prénom et adresse ;
 - à l'ancien propriétaire (pour le cas de la cession à l'assureur), c'est-à-dire les nom, prénom et adresse ;
 - au nom du destinataire du rapport tel que le professionnel (dans le cas d'une cession à l'assureur) ou le propriétaire (dans le cas d'un véhicule conservé par ce dernier) ;
 - aux coordonnées du réparateur (raison sociale, adresse et numéro siret) ;
 - aux références du premier rapport d'expertise (date, références de l'expert en automobile qui l'a établi, à savoir la raison sociale, l'adresse et le numéro d'agrément)
2. Les renseignements particuliers liés au suivi de la réparation et à son contrôle :
 - les différentes étapes (dates) du suivi des réparations avec le nom des personnes présentes et le ou les lieux de réparation ;
 - la partie relative à l'attestation de conformité :
 - « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 326-11 du code de la route) ;
 - « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 326-11 du code de la route) ;
 - « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route).
3. Les informations spécifiques concernant l'expert :
 - les nom et prénom de l'expert en automobile suivi de son numéro d'agrément sur la liste nationale ;
 - ses coordonnées (adresse, téléphone, télécopie, mél).

Tout rapport doit être signé, daté par l'expert en automobile et comporter son cachet ou celui de son cabinet.

Une certaine vigilance est de rigueur. C'est ainsi qu'il convient de refuser tout rapport ne comprenant pas les informations indiquées dans la présente circulaire et notamment :

- ne comportant pas les coordonnées précises de l'expert ;
- comportant des mentions manuscrites autres que la signature ou des ratures ;
- ayant un en-tête du ministère avec le logo « sécurité routière », utilisé à tort par certains ;
- tout rapport venant infirmer les conclusions du premier rapport sur l'irréparabilité du véhicule.

En cas de doute sur les conditions dans lesquelles les réparations auraient été effectuées, les conditions de l'établissement du rapport ou tout autre élément de nature à porter préjudice, notamment à la sécurité, il vous appartient de vous entourer de toutes les garanties nécessaires.

Si celles-ci ne peuvent être obtenues, vous devez opposer un refus à la demande de remise en circulation du véhicule ou de la levée de l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation qui vous est présentée.

*
* *

Vous voudrez bien me faire part des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de ces dispositions.

La présente circulaire annule et remplace la circulaire NOR INT 95 00110 C du 30 mars 1995 et la circulaire n° 97-68 du 19 août 1997.

Fait à Paris, le ...

Pour le ministre de l'équipement,
des transports, du logement,
du tourisme et de la mer
et par délégation :
*Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières,*
R. Heitz

Pour le ministre de l'intérieur,
de la sécurité intérieure
et des libertés locales
et par délégation :
*Le directeur des libertés publiques
et des affaires juridiques,*
S. Fratacci

ANNEXE I CRITÈRES D'IRRÉPARABILITÉ DES VÉHICULES ÉCONOMIQUEMENT IRRÉPARABLES*

Sont considérés comme « techniquement irréparables » les véhicules qui remplissent un des six critères objectifs décrits ci-dessous :

1. Véhicules complètement brûlés ; c'est-à-dire les véhicules dont le compartiment moteur et l'habitacle sont détruits.
2. Véhicules immergés au-dessus du tableau de bord (à l'exception de motos qui doivent, en cas d'immersion, être examinées au cas par cas).
3. Véhicules dont un élément de sécurité ci-après, n'est, à dire d'expert, ni réparable, ni remplaçable :
 - tous les éléments de liaison au sol (roues, pneumatiques), de suspension, de direction, de freinage et leurs organes de commandes ;
 - les fixations et articulations des sièges ;
 - les coussins gonflables, prétentionneurs, ceintures de sécurité et leurs éléments périphériques de fonctionnement ;
 - la coque, le châssis et le cadre (pour les deux-roues).
4. Véhicules dont tout ou partie des éléments de structure et de sécurité sont atteints de défauts techniques irréversibles (vieillesse des métaux, amorces de ruptures multiples, corrosion perforante excessive ; etc).
5. Véhicules dont la réparation nécessite l'échange de l'ensemble moteur-boîte et coque ou

châssis ou cadre (pour les deux-roues) qui entraîne la perte de leur identité d'origine.

6. Par assimilation véhicules qui sont définitivement non identifiables, après épuisement des moyens de recherche et des démarches permettant de les identifier.

* Il est précisé, cependant, que ces critères ne s'appliquent pas aux véhicules dits « de collection »

ANNEXE II MÉTHODOLOGIE REQUISE DANS LE CADRE DE L'ÉTABLISSEMENT DU SECOND RAPPORT D'EXPERTISE **Première étape de la méthodologie**

L'expert sollicité par le professionnel ou par le propriétaire doit :

- examiner impérativement le rapport du premier expert avant toute démarche afin de s'assurer de la « réparabilité technique du véhicule » ;
- informer le propriétaire « mandant » quel qu'il soit (professionnel de l'automobile, particulier, etc.) des conséquences de l'application de la procédure et notamment de l'éventualité d'une remise en état d'éléments de sécurité autres que ceux endommagés dans le sinistre et qui pourraient s'avérer défaillants au moment des contrôles (conséquence des obligations résultant des articles L. 327-2 et R. 327-2 du code de la route) ;
- expertiser le véhicule dans l'état où il se trouve contrairement avec le réparateur chargé de la remise en état ;
- valider, modifier ou établir le cas échéant « l'estimation détaillée des réparations à effectuer avant démontage », définissant la méthodologie et évaluant les travaux à effectuer sur le véhicule contrairement avec le garagiste réparateur ;
- définir de la même manière les opérations de contrôles des éléments de sécurité autres que ceux endommagés dans le sinistre.

Deuxième étape de la méthodologie

L'expert doit visiter le véhicule à tous les stades de la réparation : avant, pendant et après travaux (au minimum trois visites). Selon la nature de la réparation, la première et la deuxième visite peuvent ne faire qu'une. C'est à l'expert d'en apprécier l'opportunité. Toutefois, si des opérations de restructuration sont prévues, les trois visites sont obligatoirement distinctes.

Un procès-verbal de suivi fait mention des différentes étapes du suivi de la réparation. Sont mentionnés les différents documents échangés et l'identification du matériel utilisé.

Les différents intervenants apposent leur signature à chaque étape.

1. La première « visite de suivi » obligatoire s'effectue lorsque le véhicule est démonté. Si des opérations de restructuration sont prévues, le véhicule doit être sur banc de contrôle lors du passage de l'expert.

2. La deuxième « visite de suivi » s'effectue en cours de réparation, l'expert fait procéder à tous les démontages nécessaires aux contrôles et mesures statiques et dynamiques des éléments de sécurité. Si des opérations de restructuration sont prévues, cette visite doit avoir lieu avant toute application de produits (corps creux, insonorisants, anticorrosion, etc.).

3. La troisième visite, « visite d'acceptation du véhicule ».

Elle inclut sous le contrôle visuel de l'expert :

- a) Le contrôle du véhicule ;
- b) Un relevé des mesures ;
- c) L'interprétation des mesures par l'expert ;
- d) L'essai du véhicule par une personne habilitée (réparateur, contrôleur, expert).

Cette troisième visite comporte :

- a) Le contrôle technique réglementaire tel que prévu par l'article R. 323-6 du code de la route, ou volontaire pour un véhicule de moins de 3 ans et demi ;
- b) Un relevé de freinage obligatoirement avec pédomètre ;
- c) Un relevé de la géométrie complète des trains roulants sur un banc quatre têtes.

Les bancs utilisés doivent être capables d'imprimer automatiquement des tickets sur lesquels figurent aussi l'immatriculation du véhicule et son kilométrage.

Le résultat des mesures ne constitue pas en soi la validation de l'« acceptation » du véhicule. C'est œuvre d'expert d'interpréter les résultats en se fondant sur les mesures, les données constructeur, l'essai, etc.

Les résultats de ces contrôles ne doivent pas être seulement un constat de fonctionnement correct à un instant donné mais doivent également définir une pérennité normale des éléments contrôlés.

Attention : les dispositions concernant les véhicules, le contrôle technique et le relevé de la géométrie des trains roulants visent les véhicules dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes. Pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, seul le relevé de la géométrie des trains roulants est nécessaire. Pour les deux roues, seul un document de traçabilité d'alignement des roues est nécessaire.

L'expert doit conserver toutes les preuves de ses différentes interventions, notamment des photographies prises au cours des différentes étapes du suivi et qui viennent en appui du procès-verbal, des documents contradictoires et des relevés de mesures. L'ensemble de ces documents doit être conservé pendant dix ans.

Le deuxième rapport d'expertise synthétise l'ensemble des étapes consignées dans le procès verbal de suivi.

ANNEXE III LETTRE TYPE POUR LE CAS DU PROPRIÉTAIRE SOUHAITANT CONSERVER SON VÉHICULE

Monsieur,

En application de l'article L. 327-1 du code de la route relatif à la procédure des véhicules économiquement irréparables, vous avez refusé la proposition de votre assureur tendant à ce que vous lui cédiez votre véhicule, ou vous n'avez pas répondu à sa proposition dans le délai de trente jours prévu par l'article L. 327-3 du code de la route.

Dans ces conditions, je vous informe que votre véhicule fait l'objet d'une opposition au transfert de votre certificat d'immatriculation. En conséquence, vous ne pouvez plus vendre votre véhicule.

Je crois devoir attirer votre attention sur les dispositions contenues dans l'article L. 311-1 du code de la route qui précise que « les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route ».

Le non-respect des règles de sécurité est de nature à entraîner, en application de l'article L. 325-1 du code de la route, des mesures d'immobilisation, de mise en fourrière, de retrait de la circulation, et, le cas échéant, d'aliénation ou de destruction du véhicule.

Votre décision de conserver le véhicule entraîne les conséquences suivantes, dans la mesure où, au vu du rapport de l'expert, votre véhicule a été déclaré... (cf. note 1) ou (cf. note 2) suivant la situation.

Si vous souhaitez le faire réparer, il vous appartient de vous rapprocher d'un expert en automobile qualifié inscrit sur la liste nationale des experts en automobile qui, contradictoirement avec le réparateur, établira une méthodologie des réparations à effectuer et

en assurera le suivi. En effet, la levée de l'opposition au transfert de votre certificat d'immatriculation ne peut être effectuée qu'au vu d'un second rapport établi par un expert agréé « véhicule gravement accidenté » (VGA) accompagnée d'une photocopie recto verso de votre pièce d'identité.

Si vous ne souhaitez pas effectuer les réparations, vous avez la possibilité en application de l'article R. 322-9 du code de la route de le détruire en me renvoyant rapidement la déclaration de destruction et la carte grise.

Vous avez la possibilité, en application de l'article R. 322-9 du code de la route, de détruire votre véhicule. Vous voudrez bien renvoyer rapidement à mes services la déclaration de destruction accompagnée du certificat d'immatriculation.

ANNEXE IV CAS PARTICULIERS

1. Carte grise détruite à l'occasion du dommage qui a conduit à classer le véhicule en VEI. Il n'y a pas lieu d'établir un duplicata.

2. Carte grise au nom d'un précédent propriétaire.

Si le sinistre a eu lieu pendant la période de 15 jours durant laquelle il est possible de circuler sous couvert de la carte grise portant mention de la mutation, le nouveau propriétaire n'a pas à faire établir une carte grise à son nom préalablement à la cession du véhicule à l'assureur.

Si le sinistre a lieu postérieurement à cette période de quinze jours, le nouveau propriétaire est tenu de faire établir une carte grise à son nom préalablement à la cession à l'assurance.

3. Cas des véhicules circulant sous immatriculation provisoire (WW).

Une carte grise en série normale devra être établie préalablement à l'enregistrement de la cession du véhicule de l'assuré à l'assureur.

4. Cas des véhicules pris en location avec option d'achat ou en location de longue durée.

Les démarches vis-à-vis de l'assureur sont effectuées par la société propriétaire du véhicule ou par son mandataire.

5. Cas des véhicules immatriculés dans la principauté de Monaco.

Certains véhicules immatriculés dans cette principauté font l'objet d'un retrait de la circulation lorsqu'ils sont accidentés. Leur immatriculation en France ne pourra avoir lieu qu'au vu d'un rapport d'expertise établi en France selon la procédure de droit commun certifiant qu'ils sont en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

6. Cas des véhicules dont les réparations sont effectuées à l'étranger.

La remise en circulation et l'immatriculation du véhicule ne peuvent avoir lieu qu'après :

- avoir apporté la preuve du suivi des réparations par un expert en automobile, en produisant un rapport d'expertise ;
- s'être assuré de la qualité du professionnel qui a réalisé la réparation (factures comportant la raison sociale ou mentionnant l'appartenance à un réseau de professionnels de l'automobile).

NOTE (S) :

(1) Techniquement réparable.

(2) Techniquement irréparable.

ANNEXE 12

VEHICULES HORS D'USAGE

Véhicules Hors d'Usage

Pièce n° 1 : Arrêté du 6 avril 2005 les règles d'établissement du récépissé de prise en charge pour destruction et du certificat de destruction d'un véhicule hors d'usage

J.O n° 119 du 24 mai 2005 page 8915
texte n° 24

Décrets, arrêtés, circulaires Textes généraux

Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer

Arrêté du 6 avril 2005

NOR: EQU0401631A

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et le ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage ;

Vu la décision de la Commission européenne du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE ;

Vu le code de la route, et notamment son article R. 322-9 ;

Vu le code de l'environnement, notamment les titres Ier et IV de son livre V ;

Vu le décret n° 2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage, notamment son article 13 ;

Vu l'arrêté du 5 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2005 relatif aux agréments des exploitants des installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage,

Arrêtent :

Article 1

Le récépissé et le certificat de destruction d'un véhicule hors d'usage constituent un seul document comportant cinq exemplaires, dont le modèle a été agréé par le CERFA sous le numéro 12514*01 (1).

Article 2

Dans les quinze jours suivant la vente ou la cession à titre gratuit d'un véhicule pour destruction, tout démolisseur agréé ou broyeur agréé prenant en charge le véhicule remplit la première partie du document relative au récépissé de prise en charge d'un véhicule pour destruction.

Il remet le premier exemplaire du document, à titre de justificatif, au propriétaire et transmet le second, avec les documents indiqués à l'article R. 322-9 du code de la route, à l'autorité ayant délivré le certificat d'immatriculation.

Lorsque le véhicule est pris en charge par un démolisseur agréé, celui-ci doit conserver pendant cinq ans le troisième exemplaire du document et transmettre les quatrième et cinquième exemplaires au broyeur agréé à qui il a remis le véhicule pour élimination.

Ce broyeur agréé doit confirmer à l'autorité ayant délivré le certificat d'immatriculation la destruction effective du véhicule dans les quinze jours suivant cette destruction. A cet effet, il lui transmet le quatrième exemplaire après en avoir rempli la deuxième partie relative au certificat de destruction. Il conserve le cinquième exemplaire pendant cinq ans.

Article 3

Les informations figurant sur le récépissé de prise en charge d'un véhicule pour destruction et sur le certificat de destruction peuvent être transmises par voie électronique à l'autorité ayant délivré le certificat d'immatriculation.

Article 4

Conformément aux dispositions de l'article 5 de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 susvisée, les certificats de destruction délivrés dans les autres Etats membres sont acceptés.

Article 5

Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur un an après sa publication au Journal officiel de la République française.

Article 6

Le directeur de la sécurité et de la circulation routières, le directeur général des entreprises, le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques et le directeur de la prévention des pollutions et des risques, délégué aux risques majeurs, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 6 avril 2005.

Pièce n° 2 : Circulaire du 17 juin 2005 relative à l'agrément des exploitants des installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage

(BOMEDD n° 05/19 du 15 octobre 2005)

NOR : DEVP0540280C

Références :

Décret n° 2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage ;
Arrêté ministériel du 15 mars 2005 relatif aux agréments des exploitants des installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage.

Pièces jointes : arrêtés types.

La ministre de l'écologie et du développement durable à Mesdames et Messieurs les préfets de départements (copie DRIRE, STIIC).

Aux termes de l'article 9 du décret n° 2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage, les exploitants des installations d'élimination de véhicules hors d'usage, broyeurs et démolisseurs, doivent être titulaires d'un agrément préfectoral.

Ces agréments sont délivrés dans les conditions prévues par l'article 43-2 du décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 modifié. L'arrêté du 15 mars 2005 (Journal officiel du 14 avril 2005) relatif aux agréments des exploitants d'installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage précise certaines modalités de leur délivrance et fixe le contenu du cahier des charges qui doit leur être annexé. Ce cahier des charges diffère selon que l'agrément est demandé par un broyeur ou par un démolisseur. Les dispositions de ces cahiers des charges sont à respecter pour les véhicules hors d'usage remis par leur détenteur à une filière agréée et pour lesquels le récépissé de prise en charge pour destruction est émis.

La présente circulaire a pour objet de préciser certaines modalités pratiques des dispositions de cet arrêté.

I. Les agréments ne peuvent être délivrés qu'aux exploitants d'installations autorisées au titre de la réglementation des installations classées, par référence, dans la plupart des cas, à la rubrique 286 de la nomenclature des installations classées. Si l'installation existe déjà, l'agrément sera octroyé par arrêté complémentaire à l'arrêté d'autorisation selon la procédure prévue à l'article 18 du décret du 21 septembre 1977 modifié. Dans le cas d'une installation nouvelle de démolition ou de broyage de véhicules hors d'usage, l'agrément doit être sollicité en même temps que l'autorisation d'exploiter, et, si l'instruction débouche sur un avis positif, délivré simultanément.

Vous voudrez bien trouver ci-joints des modèles d'arrêtés complémentaires pour l'octroi des agréments aux broyeurs et aux démolisseurs.

II. L'article 1^{er} de l'arrêté du 15 mars 2005 prévoit que le demandeur joint à sa demande une attestation de conformité de l'installation produite par un organisme tiers. Le choix de cet organisme est laissé à l'appréciation du demandeur, mais il doit cependant être accrédité pour un des trois référentiels mentionnés dans l'arrêté.

De même, la conformité de l'installation aux dispositions du cahier des charges annexé à l'agrément devra être vérifiée chaque année par un organisme tiers accrédité pour un des trois référentiels mentionnés dans l'arrêté du 15 mars 2005. Si les résultats du contrôle annuel mettent en évidence une non-conformité, il vous incombera de faire usage des sanctions prévues à l'article L. 514-1 du code de l'environnement.

Par ailleurs, l'article 2 de l'arrêté du 15 mars 2005 fixe une série de dispositions qui doivent être respectées par le titulaire de l'agrément. Si les prescriptions imposées par l'arrêté d'autorisation de l'installation ne prévoient pas déjà de telles dispositions, elles devront être modifiées en conséquence afin de les inclure, à l'exception de la tenue du registre de police qui ne relève pas de la réglementation des installations classées.

III. Afin d'assurer une meilleure traçabilité des véhicules hors d'usage et en sus de l'obligation de tenue du registre de revendeurs d'objets mobiliers, le décret du 1er août 2003 a créé un article R. 322-9 dans le code de la route, qui prévoit qu'un récépissé de prise en charge pour destruction devra être remis au propriétaire du véhicule par l'opérateur agréé qui accepte le véhicule, puis, qu'après destruction physique du véhicule, par exemple par broyage, un certificat de destruction devra être émis. La production de ce certificat sera nécessaire pour faire annuler l'immatriculation du véhicule. Ce dispositif rentrera en vigueur dans le délai d'un an à l'issue de la publication de l'arrêté du 6 avril 2005 fixant les règles d'établissement du récépissé de prise en charge pour destruction et du certificat de destruction des véhicules hors d'usage, qui précise les modalités d'application de l'article R. 322-9 du code de la route, soit le 24 mai 2006.

En sus de ces dispositions, les points 5o de l'annexe I et 3o de l'annexe II demandent aux opérateurs agréés d'assurer une traçabilité des véhicules remis ou des lots de véhicules traités. Si une vérification véhicule par véhicule semble être difficile à réaliser, les véhicules hors d'usage étant souvent aplatis après leur dépollution, il appartient aux opérateurs agréés de prévoir les procédures nécessaires pour assurer que les véhicules d'un lot sont bien ceux mentionnés dans les documents accompagnant ce lot.

IV. Le modèle de la déclaration que doivent remettre les broyeurs agréés et les démolisseurs agréés est fixé par l'arrêté du 19 janvier 2005 relatif aux déclarations annuelles des producteurs de véhicules, des broyeurs agréés et des démolisseurs agréés de véhicules hors d'usage.

V. Le 4° de l'article 2 du décret du 1er août 2003 dispose que peuvent être considérées comme broyeurs les personnes qui assurent le découpage des véhicules. Il convient cependant de préciser que le broyeur est un opérateur qui délivrera le certificat de destruction mentionné à l'article R. 322-9 du code de la route pour des véhicules hors d'usage, c'est-à-dire la preuve que le véhicule ne nécessite plus d'opérations de traitement, le broyeur cédant les matières issues du traitement des véhicules hors d'usage (métaux ferreux et non ferreux, matières plastiques, résidus de broyage etc.).

En aucun cas, un opérateur pratiquant le découpage d'un véhicule hors d'usage en vue de faciliter son transport, après que ce véhicule a été dépollué mais sans qu'il ait été encore démonté, ne peut prétendre à obtenir un agrément de broyeur du fait de cette activité.

Pour ces raisons, le point 4° de l'annexe II de l'arrêté du 15 mars 2005 prévoit que le broyeur doit disposer d'un équipement de fragmentation et de tri des véhicules hors d'usage permettant la séparation sur site des métaux ferreux des autres matériaux.

VI. Comme le précise le 5° de l'annexe I de l'arrêté du 15 mars 2005, un démolisseur qui souhaite transférer pour traitement ultérieur les véhicules hors d'usage qu'il a pris en charge doit suivre la procédure prévue par le règlement (CEE) n° 259/93 du 1^{er} février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne. De même, le transfert des déchets issus de ce traitement, à destination des Etats membres de l'Union européenne ou d'autres Etat doit suivre les dispositions de ce règlement.

VII. Des questions sont souvent posées quant au caractère dangereux ou non des résidus de broyage. Dès lors que le décret prévoit la dépollution des véhicules hors d'usage avant leur broyage, ces résidus sont à considérer comme des déchets non dangereux.

J'appelle votre attention sur l'importance de traiter rapidement les demandes d'agrément qui vous seront présentées. En effet, à compter du 24 mai 2006, toute installation prenant en charge des véhicules hors d'usage devra disposer de l'agrément préfectoral. Il est important de pouvoir disposer, à cette date, d'un réseau dense d'installations agréées sur le territoire national. Je vous signale en particulier que les éléments demandés par l'arrêté du 15 mars 2005 sont très proches des exigences du référentiel Qualicert pour les démolisseurs. De ce fait, les 300 démolisseurs qui sont aujourd'hui ainsi certifiés devraient pouvoir obtenir rapidement leur agrément.

Je vous invite également à rendre publique et diffuser le plus largement possible la liste des opérateurs agréés de votre département, afin que les particuliers et les différents acteurs de la filière puissent aisément les identifier. Vous pourrez ainsi utilement prévoir une rubrique appropriée sur le site internet de la préfecture ainsi qu'un affichage dans le hall de la préfecture et des sous-préfectures. Il est en effet important que les détenteurs de véhicules disposent de l'information suffisante pour déposer leurs véhicules dans les seules filières agréées.

Par ailleurs, vous pouvez retrouver tous les textes réglementaires concernant le décret n° 2003-727 sur le site du ministère (<http://www.ecologie.gouv.fr/> - taper VHU dans le moteur de recherche)

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir me rendre compte des difficultés rencontrées dans l'application de la présente circulaire.

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur de la prévention des pollutions et des risques,
délégué aux risques majeurs,

T. Trouvé

ANNEXE 13

**ORDINOGRAMME DE TRAITEMENT
DES VEHICULES DANGEREUX**

Véhicules dangereux - Ordigramme

