

②

Procédure « Véhicule Gravement Endommagé (VGE) et Véhicule Economiquement irréparable (VEI)

1. Rappel des notions sur les procédures VGE et VEI

Afin de pouvoir éclaircir les différentes procédures, il est important de rappeler que le code de la route légifère sur la procédure des véhicules endommagés, procédure VE¹.

Contrairement au langage couramment utilisé sur le terrain par les différents intervenants, la procédure véhicule **endommagé VE** se décline en **trois procédures différentes** :

- Procédure véhicule économiquement non réparable **VEI**
- Procédure véhicule gravement endommagé **VGE initiation forces de l'ordre**
- Procédure véhicule gravement endommagé **VGE initiation expert automobile**

Le véhicule peut être VEI et VGE à la fois mais dans ce cas c'est le VGE qui prime.

Dans chaque procédure, le véhicule peut être techniquement réparable ou bien techniquement non réparable.

2. Procédure de Véhicule Gravement Endommagé (VGE)

→ Champ d'application

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

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

¹ Textes encadrant les différentes procédures VE :

- Les Articles L327-1 à L327-5
- Code de la route Arrêté du 3 avril 1998
- Les Articles R327-1 à 6 du Code de la route
- Arrêté du 29 avril 2009 (voir annexes)

→ Déclenchement de la procédure VGE

Le déclenchement de la procédure peut se faire par deux biais :

- Soit par les **forces de l'ordre** qui immobilisent le véhicule et procèdent au retrait du certificat d'immatriculation, à la suite de quoi, c'est à un expert automobile d'intervenir pour infirmer ou confirmer la dangerosité.
- Soit par un **expert en automobile** sollicité pour expertiser le véhicule. Il est à noter que l'expert ne peut pas déclencher la procédure lors d'une expertise hors de la France ou sur un véhicule non immatriculé en France.

→ Rôle de l'expert

L'expert doit déterminer si un véhicule accidenté présente un des 4 critères de dangerosité².

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

3. Procédure de Véhicule Economiquement Irréparable (VEI)

→ Champ d'application

La procédure VEI est applicable à tous les véhicules immatriculés, y compris les remorques, semi-remorques, moto, cyclo,...

Elle est applicable pour tout dommage à un véhicule, qu'il fasse suite à un accident, à un vol, vandalisme, tempête grêle,...

→ Déclenchement de la procédure VEI

Cette procédure n'est déclenchée qu'économiquement, lorsque le montant des réparations chiffré par l'expert est supérieur à la VRADE (valeur de remplacement à dire d'expert).

C'est la compagnie d'assurance qui la déclenche auprès du ministère des transports à partir du moment où il y a indemnisation, même partielle, et lorsque la VRADE est supérieure à 152.45 euros. Elle en informe le ministère qui fait une opposition au transfert du certificat d'immatriculation.

² Déformation de la carrosserie, déformation important de la direction, déformation importante des liaisons au sol et dysfonctionnement dont mauvaise fixation d'éléments de sécurité des personnes.

→ Rôle de l'expert

L'expert chiffre contradictoirement avec le réparateur le montant des dommages. Le montant des travaux chiffrés et la VRADE engendreront une procédure VEI si les réparations sont supérieures à la valeur.

Le chiffrage en pièce issue de l'économie circulaire³ peut être proposé avec l'accord du client.

L'expert après avoir fixé définitivement les montants (réparations et VRADE) prend contact avec l'assuré et lui propose (en fonction de la compagnie et par délégation) la cession du véhicule à son assureur ou la réparation (le montant correspondant à l'écart entre la facture et la VRADE restera à sa charge).

4. VGE / VEI : Principe de fonctionnement

Une procédure VGE ou VEI doit se dérouler **de manière contradictoire** entre les parties prenantes que sont le client, le réparateur et l'expert. En effet, **dès que cette procédure est déclenchée**, l'expert doit en informer rapidement le réparateur et le propriétaire du véhicule qui décidera ou non de la réparation (*Voir point 8 de la charte ANEA et engagement n°1 de l'accord avec le BCA*).

ATTENTION!

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

5. Procédure

L'expert va établir un premier rapport d'expertise et doit, dans un premier temps, déterminer si le véhicule est ou non techniquement réparable.

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

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

³ Voir fiche 4 sur la PIEC (Pièce Issue de l'Economie circulaire) anciennement appelée PRE (Pièce de réemploi)

6. Méthodologie de réparation

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

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

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



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

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

Phase 1 : Fixer avec le réparateur la méthodologie de réparation

- a) Expertiser le véhicule dans l'état où il se trouve contrairement avec le réparateur
- b) Valider l'estimation établie avant démontage et détaillant les opérations nécessaires aux réparations à effectuer sur le véhicule, contenu dans le premier rapport
- c) Compléter si nécessaire l'estimation si d'autres éléments touchant à la sécurité doivent être mis en conformité.

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

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

Phase 2 : Suivi des réparations pendant la réparation

Dans le cadre du suivi des travaux d'une procédure VGE, 3 visites minimum s'imposent :

- a) Véhicule démonté, sur le banc si des opérations de restructuration sont prévues
- b) En cours de réparation : contrôles et mesures statiques et dynamiques des éléments de sécurité
- c) Contrôle du véhicule, relevé et interprétation des mesures

⇒ Un essai sur route est possible mais elle doit se faire par une personne habilitée (selon l'arrêté). Voir encadré ci-dessous.

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

ATTENTION!

Conditions de circulation d'un véhicule endommagé, sous couvert d'un W Garage :

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

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

Ces essais couvrent :

- « **les essais techniques** après réparation d'un véhicule endommagé afin de vérifier, sous le contrôle et la conduite du garagiste, que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité ;
- **le transport** entre un atelier de réparation et un atelier spécialisé ou un centre de contrôle technique » ;
- **le remorquage** entre le lieu de l'accident et un atelier de réparation de véhicules endommagés dans un accident de la circulation et dont la plaque arrière n'existe plus ou n'est plus lisible

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

Personne à bord du véhicule :

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

Les véhicules soumis au contrôle technique :

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

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

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



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

- **BCA** : Copie du second rapport après réparation attestant de la conformité du véhicule en vue de sa remise en circulation.
- **ANEA** : Tous moyens écrits.



PENSEZ-Y !

- ✓ Pour les dossiers BCA, téléchargez le second rapport de conformité « Procédure VE après réparation du véhicule ».
- ✓ N'hésitez pas à orienter vos clients sur le site <http://www.recyclermavoiture.fr/>
- ✓ En cas d'essai du véhicule par l'expert malgré vos protestations, n'oubliez pas de lui faire signer une décharge de responsabilité mentionnant la date et l'heure du départ et de l'arrivée.

ANNEXE FICHE 2

Annexe 1 : Extrait de l'annexe 2 de l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes.

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

I. – Conditions de l'examen initial :

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

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

La carrosserie : déformation importante.

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

Direction : déformation importante.

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

Liaisons au sol : déformation importante.

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

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

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

Annexe 2 : Instructions FFSA / GEMA du 13 janvier 2010



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

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

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

Les orientations suivantes ont été retenues :

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

Tout d'abord, il convient de rappeler qu'il est important de différencier le contrôle technique de la « mesure de vérification » prévue par l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009. Cette mesure consiste essentiellement à vérifier, après les réparations, la suspension et le freinage, et elle peut se muer en contrôle technique « complet » si l'expert le juge nécessaire.

Les assureurs ont remarqué, par conséquent, que le recours au contrôle technique complet ne doit pas être systématique et doit être justifié, notamment par la date du dernier contrôle effectué. La nature des contrôles doit être déterminée avec précision par l'expert.

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

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

- La prise en charge et la facturation des frais connexes

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

Les assureurs de la FFSA et du GEMA considèrent que ces frais peuvent être pris en charge par l'assureur lorsqu'ils sont justifiés et validés notamment par l'expert.

En effet, il faut que le réparateur indique, par des éléments probants, que le contrôle a entraîné une charge supplémentaire, ce qui est le cas, par exemple, lorsqu'il doit déplacer le véhicule endommagé sur une plateforme de contrôle située à quelques kilomètres.

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