



exprimons-nous !  
[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)

## **VEHICULES ENDOMMAGES : Projet de décret**

**L'analyse et la demande de « 40 millions d'automobilistes »**

## **I) Le contexte :**

Le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire vient d'émettre un projet de décret relatif aux véhicules endommagés, aux experts automobiles et à certaines mesures civiles d'exécution sur les véhicules terrestres à moteur.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau système d'immatriculation des véhicules qui doit entrer en vigueur au 1er janvier 2009.

Selon le ministère, il serait nécessaire d'ajuster certaines dispositions législatives et de simplifier des procédures actuellement fixées par le code de la route, à savoir les procédures relatives aux véhicules endommagés. L'une porte sur les véhicules économiquement irréparables et l'autre est applicable aux véhicules gravement accidentés.

- la procédure des véhicules gravement accidentés (VGA) permet aux forces de l'ordre à l'occasion d'un accident corporel, lorsqu'il présume de la dangerosité d'un véhicule, de l'écarter de la circulation en retirant la carte grise. Celle-ci est restituée au vu d'un rapport attestant que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

(R.327-1 à R.327-5 du code de la route).

- la procédure des véhicules économiquement irréparables (VEI) qui oblige l'assureur à faire une proposition de cession du véhicule lorsque le montant des réparations est supérieur à la valeur. Ce véhicule doit être cédé à un professionnel pour réparation ou destruction. La carte grise étant récupérée par l'assureur qui la transmet à la préfecture.

Si le véhicule est conservé par le propriétaire, il y a une opposition à son transfert qui est levée au vu d'un second rapport d'expertise (L.327-1 à L.327-3 et R.327-6 à R.327-9).

Dans ces deux procédures, l'expert qualifié joue un rôle important puisque c'est lui qui permet la remise en circulation du véhicule dans l'hypothèse où il est réparable et qu'il assume le suivi et le contrôle des réparations.

Selon le rapport remis au Premier Ministre, ces 2 procédures ont été fusionnées conformément à ce que prévoit déjà le chapitre VII du titre II du livre 3 du code de la route dans un souci de simplification et de lisibilité.

Il est également précisé que « *cette procédure unifiée a pour objectif de renforcer la sécurité routière en prévoyant une suspension de l'autorisation de circuler du véhicule dès lors que l'état de ce dernier n'est plus compatible avec les conditions normales de sécurité telles qu'exigées par le code de la route* ».

Il convient de préciser que cette proposition découle de la réflexion d'un groupe de travail qui a été constitué dès 2001 à la suite du rapport de Claude ROBERT sur l'expertise automobile et la sécurité routière. Ce travail a abouti à un projet en 2005

qui avait reçu l'avis favorable du Conseil d'Etat et qui devait rentrer en vigueur début 2006. Toutefois il a été jugé préférable d'attendre la mise en place du nouveau système d'immatriculation des véhicules.

## **II) les craintes et les réactions :**

Ce projet de décret, dont l'application était prévue au 1 janvier 2009, a déclenché des interrogations et des réactions négatives tant dans la presse, qu'au niveau des organisations professionnelles, des associations d'usagers ou encore directement auprès du grand public avec un message qui circule très largement sur Internet. De notre côté nous avons reçu de nombreuses interrogations sur notre position.

Les craintes portent principalement sur 2 points :

1. La possibilité pour les forces de l'ordre d'initier une procédure à la suite d'une immobilisation du véhicule. Face à cette procédure, les usagers craignent un abus des forces de l'ordre, même si l'administration précise que l'application se fera avec discernement.
2. La possibilité pour un expert d'initier une procédure en cas de dangerosité du véhicule. C'est une innovation importante du texte qui prévoit qu'un expert agréé qui expertise un véhicule à titre privé, a l'obligation d'informer le Ministère de l'intérieur si ce véhicule présente de graves défauts. En conséquence de quoi le véhicule est interdit de circulation tant que les réparations nécessaires n'ont pas été effectuées puis validées par ce même expert.

Dans ces 2 cas, les usagers craignent des excès de procédure décidés dans un pur arbitraire et qui peuvent entraîner des contraintes lourdes et inutiles sur un plan financier et logistique.

## **III) L'analyse de « 40 millions d'automobilistes » :**

**1 - La possibilité pour les forces de l'ordre d'initier une procédure de retrait du certificat d'immatriculation à la suite d'une immobilisation du véhicule est déjà prévue dans l'article L 327-4 du code de la route.** Toutefois, le décret d'application n'ayant jamais été promulgué, il s'agit donc bien d'une disposition nouvelle.

**Nous estimons que le retrait immédiat du certificat d'immatriculation est inutile sur le plan de la sécurité** car ce texte concerne exclusivement des véhicules qui sont dans l'incapacité totale de reprendre la route par leurs propres moyens. S'il est important de les retirer de la voie publique, il n'y a pas lieu de créer pour eux une procédure spécifique par rapport à tous les véhicules qui auront déjà été transportés chez un réparateur.

Par contre, **comme tous les automobilistes**, nous considérons que ce texte ouvre la porte à la **possibilité d'un abus de pouvoir par un officier de police judiciaire** qui décrèterait, à l'occasion d'un simple contrôle routier, qu'un véhicule est dans l'incapacité de rouler.

## **2 - Personne ne souhaite qu'un véhicule accidenté mal réparé soit remis en circulation. Or le problème se présente de la façon suivante :**

Lorsqu'un véhicule est réparé au titre d'un contrat d'assurance, c'est l'intérêt du client et du réparateur de faire prendre en charge le maximum de réparations par l'assureur. L'expert n'est là que pour éviter des prises en charge et des coûts indus. Après réparations, l'état du véhicule est donc au moins comparable à ce qu'il était avant l'accident.

Toutefois, à la suite de l'expertise, l'assuré peut décider de ne pas faire exécuter les réparations et se contenter de percevoir l'indemnisation financière qui est à la source du contrat de droit privé passé entre un automobiliste et son assureur. Cela se produit parfois lorsque le montant des réparations dépasse la valeur économique du véhicule.

On rejoint alors le cas beaucoup plus fréquent des véhicules âgés, dont la valeur de revente est faible et pour lesquels la garantie d'un assureur n'intervient pas.

La solution imaginée revient à imposer une procédure de contrôle aux seuls véhicules pour lesquels il n'y a pas de possibilité d'aggravation du risque. C'est donc une mesure qui n'apporte rien sur le plan de la sécurité.

De plus les prétentions de l'administration sont exorbitantes : elle prétend s'immiscer dans l'exécution d'un contrat de droit privé et exiger d'un prestataire de service qu'il lui adresse une fiche de police. En effet, la mission donnée à l'expert résulte de l'exécution d'un contrat et est limitée à l'expertise des dommages subis par le véhicule et à rien d'autre : l'assureur ne peut pas aller au-delà et l'expert encore moins.

Sur un plan général, on perçoit bien que l'administration considère qu'un accident constitue un fait nouveau qui interrompt la période de validité du contrôle technique alors que la loi ne prévoit rien de tel.

Pour contourner ce qu'elle considère comme une lacune, l'administration veut mettre en place des mesures qui se différencient d'un contrôle technique par des aspects pratiques beaucoup plus contraignants pour l'automobiliste.

Nous avons expliqué ci-dessus pourquoi l'accident ne constitue pas un fait nouveau lorsque le véhicule, même très gravement accidenté, est réparé dans le contexte de l'exécution d'un contrat d'assurance. A moins de remettre en cause le travail des experts ou des réparateurs.

Par contre, si les réparations n'ont pas été effectuées dans le contexte de l'exécution d'un contrat d'assurance, l'interrogation subsiste.

Toutefois elle reste théorique puisque l'administration n'a aucun moyen de savoir qu'un véhicule a été accidenté.

En tout état de cause, si un accident constitue un fait nouveau qui remet en cause la durée de validité du contrôle technique, il faut que la loi prévoie l'obligation d'anticiper le prochain contrôle technique dans le respect des textes en vigueur :

- indépendance du contrôle par rapport aux réparateurs et aux experts,
- validité de 2 ans,
- délai de 2 mois pour effectuer les réparations avec le droit de circuler avec le véhicule.

#### **IV) Les conclusions :**

Le contrôle technique est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1992 et tous les véhicules antérieurs à 2005 qui circulent sont passés au contrôle technique. L'objectif d'épuration du parc est assuré par la succession des contrôles techniques tous les deux ans.

Au cours de la période de deux ans, il peut se produire aussi bien des pannes graves que des accidents. Les automobilistes étant les premiers concernés par leur propre sécurité, les réparations sont effectuées par des professionnels et dans les règles de l'art pour la très grande majorité des automobilistes.

C'est toujours le cas si les réparations sont faites au titre d'un contrat d'assurance. Or c'est justement dans cette seule hypothèse que l'administration veut imposer un contrôle technique supplémentaire qui n'aura évidemment aucun effet dans le domaine de la sécurité.

Ce texte n'est pas amendable et doit donc être retiré. Seules des modifications de la loi sur le contrôle technique seraient acceptables.

Nous déplorons un état d'esprit général de l'administration vis-à-vis de la population des automobilistes qui est de plus en plus insupportable. Ce texte en est un parfait exemple puisqu'il fait abstraction de la loi sur le contrôle technique et des droits élémentaires des citoyens. C'est d'ailleurs pourquoi il suscite autant de réactions hostiles.

Au moment où l'Etat recherche des économies de fonctionnement, il serait intéressant de savoir combien d'heures de travail ont été consacrées à la conception de ce texte et quel serait, pour l'Etat le coût de fonctionnement de l'usine à gaz nécessaire à la gestion.

## **V) La demande de « 40 millions d'automobilistes » :**

Nous considérons que la plupart des dispositions de ce texte sont inefficaces en ce qui concerne la sécurité. Elles sont donc inutiles.

De plus, elles prétendent contourner la volonté du législateur qui d'une part n'a pas prévu la nécessité d'un contrôle technique après un accident et d'autre part a défini un cadre précis pour le contrôle technique.

Enfin, elles sont inacceptables sur le plan de la morale en s'immisçant dans l'exécution d'un contrat de droit privé et en imposant aux experts un rôle d'indicateur.

La seule mesure qui puisse être acceptable serait d'ordre législatif en imposant aux réparateurs d'intégrer la réalisation d'un contrôle technique officiel dans la liste des travaux de remise en état d'un véhicule gravement accidenté.

Pour toutes les raisons évoquées mais également face aux tollés que soulèvent ce projet qui visiblement n'est ni compris, ni accepté par l'opinion publique, nous demandons à ce qu'il soit totalement retiré ou revu en prenant en compte la loi déjà existante sur le contrôle technique (quitte à ce que cette dernière soit amendée pour répondre aux besoins d'intérêt général) plutôt que de chercher à créer une nouvelle usine à gaz complexe avec le risque d'entraîner des inégalités et des injustices.

Cette demande est d'autant plus justifiée que la situation économique actuelle ainsi que la réglementation de plus en plus pesante imposée aux automobilistes ne sont pas favorables à la mise en place de ces nouvelles mesures inutiles et qui sont d'ores et déjà totalement controversées.