“L'indépendance n'est pas un état de choses. C'est un devoir.” **(Vaclav Havel)**

Le 09 Avril 2018

Ministère de l’intérieur

Délégation à la sécurité routière

Place Beauvau

75800 PARIS Cedex 08

ÉTUDE

VISANT À L’AMELIORATION DE LA SECURITÉ ROUTIÈRE

SEAI : Syndicat des Experts en Automobile Indépendants
Siège social : 24 Rue Eric Tabarly – 62840 SAILLY SUR LA LYS
Tél : 06 14 69 59 57 / Email : contact@seai.eu / Site : www.seai.eu

SOMMAIRE

1. Préambule ..... Page 3
2. Initiation de la procédure VE ..... Pages 3 - 4
3. Suivi de la remise en état ..... Page 5
   3.1. Quantité de levées d’oppositions ..... Page 5
   3.2. Contrôles ..... Pages 5 - 6
4. Temps ..... Page 6
5. Pièces ..... Page 7
6. Concurrence ..... Page 8
7. Épaves roulantes échappant à tout contrôle ..... Page 9
8. Base de données / historique des véhicules ..... Page 10
9. Marché des épaves ..... Page 11
10. Sensibiliser les professionnels de la vente ..... Page 11
11. Conclusions ..... Page 12

1. Préambule

Depuis 2016, l'actualité dans le domaine de l'expertise en automobiles a révélé de graves anomalies concernant les pratiques de certains experts, dans le cadre du suivi des réparations des véhicules déclarés gravement endommagés (VGE), ou économiquement irréparables (VEI).

Ces pratiques s'apparentent plus à de l'escroquerie et ne reflètent en aucun cas le travail que réalise la majorité de nos confrères. Néanmoins, ces affaires démontrent qu'il existe des anomalies et permettent également de réaliser, que d'autres véhicules gravement endommagés circulent librement en France sans aucun contrôle de sécurité.

L'objectif de cette étude consiste, dans un premier temps, à définir les anomalies et limites de la procédure d'expertise des véhicules endommagés, ainsi que les failles qui permettent aux autres véhicules endommagés d'échapper à cette procédure, pouvant ainsi circuler librement en France sans aucun suivi de travaux, ni aucun contrôle (même basique) avant leur mise en circulation sur le territoire Français. Enfin, nous proposerons les évolutions nécessaires à la procédure d'expertise des véhicules endommagés, ainsi que les mesures à appliquer aux autres véhicules endommagés.

2. Initiation de la procédure VE

La procédure "VE" regroupe 2 catégories de véhicules :

1) Les véhicules économiquement irréparables (VEI)
2) Les véhicules gravement endommagés (VGE)

Les premiers sont visés par une opposition au transfert du certificat d'immatriculation (CI), dès lors qu'un rapport d'expertise laisse apparaître que le montant des travaux est supérieur à la valeur de remplacement du véhicule et qu'un assureur est tenu de verser une indemnisation *(articles L327-1 à 3 du code de la route)*. L'application de cette procédure relève uniquement d'un caractère économique et nullement d'un caractère de dangerosité. L'initiation de cette procédure est laissée aux seuls assureurs.

Les seconds sont concernés d'une part, par une opposition au transfert du certificat d'immatriculation (CI) et d'autre part, par une interdiction de circuler lorsque le véhicule présente cette fois un caractère de dangerosité (articles R327-3, L327-4 et 5 du code de la route, annexe 2 de l'arrêté du 29 avril 2009). L'application de cette procédure repose soit sur une présomption de la part d'un représentant des forces de l'ordre, soit sur une affirmation de la part d'un expert en automobile.

Il résulte de cet état de fait, qu'une partie des véhicules endommagés échappent à l'une ou l'autre de ces procédures. En effet, dans le cas où le contrat d'assurances n'inclus pas une indemnisation pour les dommages causés (pas d'assurance dommages tous accidents), un sinistre sans tiers ou engageant la responsabilité du propriétaire du véhicule ne fera l'objet d'aucune expertise. Dès lors, aucune des deux procédures ne sera initiée, hors mis en cas d'intervention des forces de l'ordre. Par conséquence, le véhicule pourra être réparé sans aucun contrôle, circuler sur les voies ouvertes à la circulation et être vendu à n'importe quel citoyen, alors même qu'il pourrait présenter un caractère de dangerosité.

En poursuivant la réflexion, on se rend compte que les véhicules qui ont le plus de chance d'échapper à ces deux procédures sont les véhicules âgés, puisque ceux-ci sont généralement assurés au minimum (assurance obligatoire en responsabilité civile automobile). En cas de sinistre responsable ou sans tiers, ces véhicules ne seront donc jamais expertisés et aucune des deux procédures ne pourra donc être initiée. Il s'agit pourtant de véhicules souvent fortement kilométrés et dont les organes de sécurités sont vieillissant et devraient donc faire l'objet d'une attention particulière.

Afin d'éviter que ces véhicules passent au travers d'une éventuelle application des procédures VEI ou VGE, il conviendrait que tous véhicules ayant subi un dommage fassent l'objet d'une expertise.

Aussi, tout comme les forces de l'ordre, qui disposent d'un pouvoir d'interdiction de circulation en émettant une présomption de dangerosité, il serait opportun de donner aux professionnels de la réparation et du dépannage automobile, la possibilité d'émettre une présomption de dangerosité. Ces derniers, en tant que professionnels de la réparation automobile et intervenants dès les premières étapes qui suivent la survenance d'un sinistre, lors du remorquage par exemple, seraient plus à même d'émettre cette de présomption de dangerosité.

Ainsi, le champ d'application de la procédure VE ne se limiterait alors plus qu'aux seuls véhicules endommagés et assurés, mais bien à l'ensemble des véhicules, dès lors qu'ils sont confiés à un professionnel de l'automobile.

L'expert aurait ensuite la charge de confirmer ou non cette présomption de dangerosité.

Parallèlement, il existe des pratiques assurantielles qui sont susceptibles d'écarter involontairement des véhicules endommagés de ces procédures VE, notamment, lorsque des « photo expertises » ou des chiffrages automatisés sont réalisées pour le compte des assureurs. En effet, ces systèmes évitent tout simplement le recours à un expert sur site, impliquant l'impossibilité de relever le caractère de dangerosité qui aurait permis le déclenchement de la procédure VGE.

3. Suivi de la remise en état,

3.1 Quantité de levées d'oppositions

La circulaire ministérielle impose une visite avant travaux, une pendant travaux et une après travaux au centre de contrôle technique, ces visites incluent ou non les visites de contrôle sur banc de mesure tridimensionnelle, ainsi que les visites de contrôles des soudures.

Ces contrôles nécessitent un temps conséquent. Les dernières affaires ont montré un nombre de levées de VE anormalement élevé, 600 en 6 mois pour la dernière affaire en date, soit 5 levées par jour. Sachant qu'un minimum de 3 visites par véhicule est nécessaire, nous obtenons une moyenne de 15 visites par jour, ce qui est mathématiquement irréalisable d'autant plus, si l'on y ajoute le temps nécessaire aux déplacements, ainsi qu'à la partie administrative.

Afin d'éviter ce genre de dérive, il serait judicieux d'intégrer une alerte au sein du SIV au-delà de laquelle la DSR serait avertie lorsqu'un expert aura réalisé un nombre important de levées VE sur une période donnée et qui serait défini comme critique. Ainsi la DSR pourrait déclencher une enquête. Ou alors définir un quota de levées VE par jour ou par semaine et par expert (par exemple 2 par jours).

3.2 Contrôles

Les contrôles obligatoires sont :

1) Contrôle des soudures (si prévu par la méthodologie de remise en état).
2) Contrôle sur banc de mesure tridimensionnelle (si prévu par la méthodologie de remise en état).
3) Diagnostic électronique.
4) Mesure de la température d'ébullition du liquide de frein.
5) Contrôle de la géométrie des trains roulants.
6) Contrôle technique en présence de l'Expert.
7) Essai routier

Nous constatons très régulièrement qu'une infime quantité d'experts assiste au contrôle technique et/ou réalise une mesure de la température d'ébullition du liquide de frein. Des réparateurs signalent également que des experts, par manque de temps, ne réalisent aucun essai routier ou en laissent la charge au réparateur (sous prétexte que ce dernier facture l'essai !). Toujours par manque de temps, des visites sur pont élévateur ne sont pas réalisées !

Concernant le contrôle de géométrie, la présence de l'expert n'est pas imposée, il en est de même concernant le diagnostic électronique. S'agissant de centres non règlementés (centre de géométrie et de diagnostic électronique), on pourrait aisément imaginer que le rapport de géométrie ainsi que le relevé de diagnostic présentés soient réalisés sur un véhicule autre que celui concerné par la procédure VE. Aussi, rien n'indique les dates de contrôles (étalonnages) des bancs de géométrie et de mesures tridimensionnelles (pour les bancs électroniques).

Afin d'éviter ces incohérences, il conviendrait d'imposer la présence de l'expert lors de TOUTES les étapes de contrôles, et d'imposer un contrôle annuel des bancs de géométrie des trains roulants et de mesures tridimensionnelles.

4. Temps

Aujourd'hui la majeure partie des initiations d'une des deux procédures VE est réalisée, majoritairement, à la suite d'une mission reçue par un assureur par le biais d'un réseau d'experts conventionnés par ce même assureur. Ces cabinets d'expertise doivent donc à la fois réaliser sur une même journée, des expertises de type protection juridique, panne mécanique, évaluation de valeur et surtout l'évaluation de dommages collisions à la suite d'un accident.

Des réparateurs indiquent que parfois, par manque de temps, des experts n'appliquent pas une procédure VGE, parce qu'il s'agit d'un « petit VGE » (par exemple un véhicule heurtant un trottoir et endommageant le bras inférieur de suspension. Le véhicule aurait pourtant dû faire l'objet d'une procédure VGE au titre d'une déformation importante sur les liaisons au sol "LS3").

Il est évident, qu'au regard des contrôles à réaliser dans le cadre du suivi d'une remise en état et des nombreux déplacements à effectuer, cela nécessite beaucoup de temps (2h30' au minimum pour une visite avant, pendant et après travaux au centre de contrôle technique, temps estimé hors déplacement). De nombreux confrères salariés indiquent qu'ils réalisent sur une même journée une vingtaine (voir plus) d'expertises collision. Dans ces conditions, comment réaliser correctement une expertise de qualité lors du premier examen, puis lors du suivi et enfin lors du contrôle final en assistant au contrôle technique et en réalisant un essai routier ?

Paradoxalement, des cabinets d'expertise n'ayant aucune convention avec des assureurs, courtiers ou plateforme de gestion de sinistre, ont souvent du mal à remplir leurs agendas. Une répartition équitable des missions collisions au sein de l'ensemble de la profession d'expertise permettrait d'étaler la charge de travail sur l'ensemble des professionnels du secteur.

Deux solutions sont envisageables :

1) Le propriétaire et/ou l'assuré désigne lui-même librement un expert en automobile inscrit sur la liste nationale.
2) Le propriétaire et/ou l'assuré se voit attribuer un expert ou proposer 3 experts sur la zone géographique du lieu de l'expertise. Ce ou ces 3 experts serai(en)t désigné(s) de façon aléatoire et équitable d'après la liste nationale.

L'un de ces deux systèmes aurait un double avantage. Le premier serait de rendre à l'expert une réelle indépendance.
En effet, dans le premier cas l'expert n'aurait pas de lien de clientélisme (de subordination) avec son mandant, ce dernier ayant une probabilité faible de s'adresser une nouvelle fois à lui pour un nouveau sinistre, à la différence du système actuel où l'assureur missionnant l'expert représente un mandant régulier et important au sein du cabinet.
Dans le second cas, l'expert étant choisi librement, ou une liste de 3 noms d'experts étant donnée de façon aléatoire et équitable, l'expert n'aurait aucun lien de clientélisme (de subordination) avec l'assureur ou l'assuré.

5. Pièces

La sécurité des véhicules dépend également de la qualité des pièces montées. À défaut d'une réglementation claire dans le domaine de l'utilisation des pièces issues de l'économie circulaire, la pratique est disparate dans l'utilisation ou non de telle ou telle pièce de réemploi, bien que le texte sur les PRE opposable aux réparateurs ait quelque peu éclairci le champ d'utilisation de ces pièces.

Il conviendrait donc de réglementer les pièces interdites au montage :

1) Système pyrotechnique.
2) Ceinture de sécurité.
3) Eléments de train roulant (amortisseurs, articulation, pièces en mouvement).
4) Eléments constituant la direction.
5) Eléments de freinage (disques, plaquettes, tambours, garnitures, étriers, conduits, maitre-cylindre, servofrein).
6) Eléments de carrosserie soudée.

L'interdiction d'utilisation de ces pièces impliquerait logiquement l'interdiction de leur vente, ce qui limiterait leur utilisation pour remettre en état des véhicules endommagés et échappant aux procédures VE.

6. Concurrence

Comme indiqué supra, ce type de procédure nécessite du temps, en gardant à l'esprit le seul objectif qui est la sécurité du véhicule et donc la sécurité de l'ensemble des usagers des voies ouvertes à la circulation.

Toute tentative visant à réduire les honoraires d'expertise pour un expert en automobile cherchant à être concurrentiel vis-à-vis d'un confrère, ou souhaitant répondre au critère d'attribution (forfait honoraires) de volume de missions assurantielles, ne peut que nuire à la qualité de sa prestation. La baisse des tarifs ne pouvant être compensée que par une augmentation du volume pour conserver le même chiffre d'affaire. Il en découle donc une baisse du temps passé pour l'examen de chaque véhicule et par conséquent une augmentation du risque en matière de sécurité routière.

La notion de concurrence économique est donc très néfaste.

Afin d'éviter ce type de pratique, il conviendrait de réglementer un prix minimum pour ce type de prestation. Au sein du SEAI, dans le cadre d'expertises en recours direct, nous facturons le temps passé sur chaque dossier. En moyenne, pour un rayon d'action de 50km autour du cabinet, et pour 3 visites (ce qui est le minimum obligatoire), il faut compter un minimum de 1h30min sur site et environ 3h de transport pour les 300km parcourus au total. Avec un tarif horaire moyen de 110,00 €HT et 55,00 €HT par heure de déplacement, par exemple :

Préstation	Tarif Unitaire H.T.	Qté	Tarif Total H.T.	TVA 20%	Tarif T.T.C.
Etude des éléments du dossier	110,00 €	0,25	27,50 €	5,50 €	33,00 €
Constatations	110,00 €	1,50	165,00 €	33,00 €	198,00 €
Rédaction	110,00 €	1,00	110,00 €	22,00 €	132,00 €
Frais de déplacement	56,80 €	3,00	170,40 €	34,08 €	204,48 €
Temps passé en déplacement	55,00 €	3,00	165,00 €	33,00 €	198,00 €
Frais administratifs	50,00 €	1,00	50,00 €	10,00 €	60,00 €
			Total H.T.	Total TVA	Total T.T.C.
			687,90 €	137,58 €	825,48 €

En considérant que les déplacements peuvent être mutualisés avec d'autres dossiers, on pourrait retenir un montant minimum de 450€HT.

7. Épaves roulantes échappant à tout contrôle

Nous avons vu précédemment que les véhicules endommagés, non assurés ou non garantis par le contrat d’assurance, échappaient aux procédures VE compte tenu de l’absence d’expertise.

Cependant, il existe d’autres cas de véhicules potentiellement dangereux :

1) Au même titre que « nos épaves Françaises » qui sont vendues à l’export et réparées sans aucun contrôle à l’étranger, il existe un système inverse qui consiste à acquérir une épave dans un pays Européen, de le réparer sans aucun suivi avec un très grand risque de travaux non conformes et alimentés par des pièces volées. Le seul contrôle qui sera réalisé, après travaux, sera un contrôle technique. Le contrôle technique n’étant obligatoire que pour des véhicules de plus de quatre ans, une épave âgée de moins de quatre ans et acquise dans un pays étranger se verra donc dispensée de tous contrôles.

2) Il existe aussi, pour un acquéreur, le risque d’acheter un véhicule dans un pays de l’Union Européenne sans dommage apparent, alors que ce véhicule a pourtant été gravement endommagé, sans aucune information concernant la qualité et la conformité de la réparation effectuée.

Une expertise de ces véhicules avant leur immatriculation en France permettrait de limiter la mise en circulation d’épaves maquillées. On pourrait imaginer une expertise selon les contrôles (à minima) suivants :

1) Contrôle technique (environ 60,00 € HT, avant la nouvelle tarification).
2) Contrôle de géométrie (environ 90,00 € HT).
3) Lecture des codes défauts (environ 70,00 € HT).
4) Essai routier.
5) Si l’expert a un doute sur l’alignement de la structure du véhicule, demander un relevé de mesure sur banc tridimensionnel (environ 200,00 € HT).

A ces frais s’ajouteraient les honoraires de l’expert automobile (environ 300,00 € HT).

8. Base de données concernant l'historique des véhicules

Pour que l'expert réalise un suivi de réparation, connaître l'historique du véhicule lui serait d'une aide précieuse. Cela lui permettrait d'avoir une attention particulière si le véhicule a déjà fait l'objet de dommages antérieurs.
De même, pour les particuliers souhaitant acquérir un véhicule, ceux-ci souhaitent se voir confirmer le kilométrage d'un véhicule et savoir si celui-ci a fait l'objet de sinistre important.

Si nous portons un regard sur ce qui se pratique à l'étranger, nous observons qu'en Belgique le système CARPASS est informé dès lors qu'un véhicule entre en atelier ou en centre de contrôle technique. La fiche CARPASS doit obligatoirement être fournie par le vendeur à chaque vente. Le feuillet CARPASS indique uniquement une date et le kilométrage correspondant. Il n'a pour but que de tracer le kilométrage d'un véhicule.
Aux Etats Unis, le système CARFAX indique le nombre d'acquéreurs, si le véhicule a fait l'objet d'une inondation, d'un dommage carrosserie, d'accidents, renseigne sur le kilométrage, la mise en épave etc…

De plus en plus de systèmes en France recensent ces données. L'UTAC OTC recense les contrôles techniques réalisés sur les véhicules, la date des contrôles et les kilométrages. Le SIV est informé des dates relatives aux différentes étapes liées à la procédure VE. La mutualisation de ces informations dans un système informatique, en y ajoutant une information que devrait renseigner les professionnels de la réparation (lorsqu'un véhicule entre dans leurs ateliers, ou fait l'objet d'un dépannage), mais également l'enregistrement des opérations d'expertise, ainsi que les données fournies par les assurances, permettraient, en établissant une restriction d'accès aux données personnelles selon le statut de la personne qui sollicite le système (de la même manière que le SIV ne divulgue pas toutes les informations selon le professionnel qui s'y connecte), aux experts entre autres de connaître l'historique du véhicule et favoriserait la diminution des fraudes au kilométrage.

9. Marché des épaves

L'initiation de la procédure VEI n'est motivée que par le seul critère économique. Lors d'un sinistre, le véhicule déclaré VEI et cédé à l'assureur se voit ensuite revendu à un démolisseur VHU. Ce dernier à la possibilité soit :

1) De le dépolluer et de revendre les pièces avant sa destruction.
2) De le revendre entièrement à l'export ou à un professionnel qui pourra procéder à sa réparation.

Afin de limiter le volume de véhicules déclarés économiquement irréparable (VEI) puis remis en circulation, nous pourrions imaginer un système où les véhicules déclarés VEI deviendraient techniquement irréparable lorsque les organes de sécurité sont manquants ou détériorés et que le montant des travaux dépasse 2 ou 3 fois la Valeur de remplacement à dire d'expert.

10. Sensibiliser les vendeurs professionnels

Nous recensons de plus en plus de dossiers litigieux concernant des vendeurs professionnels. Certains de ces professionnels s'installent pour une courte période, vendent des véhicules importés et/ou ayant subi des dommages et/ou présentant des dysfonctionnements mécaniques.

Ces structures à faible capitalisation (1000€) "ferment boutique" quelque temps après avoir été mis en cause dans le cadre d'une demande de résolution de la vente. L'acquéreur se retrouve ainsi sans aucune possibilité de recours, qui plus est, avec un véhicule inutilisable et/ou potentiellement dangereux selon les cas.

Afin d'éviter ce type de comportement, il conviendrait d'imposer un diplôme dans le domaine de la vente automobile ainsi qu'une capitalisation plus importante, d'un minimum équivalent à la valeur d'un véhicule neuf d'entrée de gamme.

11. Conclusions

Afin d’améliorer la sécurité routière liée à l’état des véhicules, voici les propositions du SEAI :

1) Rendre obligatoire l’expertise des véhicules, quelle que soit la nature des dommages et des garanties d’assurance.

2) Créer une alerte auprès de la DSR dès lors qu’un expert effectue un nombre anormalement élevé (nombre maximum défini) de levées d’oppositions. Le dépassement de ce nombre permettra à la DSR de diligenter une enquête.

3) Exiger la présence de l’Expert lors de tous les contrôles (contrôle technique, contrôle géométrie, contrôle outil diagnostic), ainsi qu’une mesure de la température d’ébullition du liquide de frein.

4) Imposer un contrôle annuel des appareils de contrôle de la géométrie des trains roulants et de mesures tridimensionnelles.

5) Laisser, lors de la déclaration d’un sinistre, au propriétaire et/ou à l’assuré le libre choix de son expert selon la liste nationale, ou lui laisser le choix parmi un tirage aléatoire et équitable de 3 experts situés dans un secteur géographique proche du lieu de l’expertise.

6) Réglementer les pièces de réemplois interdites, comme l’a déjà listé l’INSERR.

7) Réglementer un tarif minimum pour une expertise dans le cadre du suivi d’une réparation VE.

8) Rendre obligatoire l’expertise des véhicules importés.

9) Créer une base de données constituant un historique des véhicules.

10) Intégrer aux véhicules techniquement irréparables, les véhicules déclarés VEI dont les organes de sécurité sont manquant ou détériorés et dont le montant des travaux dépasse 2 ou 3 fois la valeur de remplacement à dire d’expert.

11) Réglementer la profession de vente de véhicule.

Karim MEGROUS
Président National