

Avis du Conseil national de la consommation, précédé du rapport du groupe de travail sur les véhicules gravement accidentés

NOR : ECOC9010099V

GROUPE DE TRAVAIL DU C.N.C.

- I. - Rappel du mandat.
- II. - Exposé des motifs.
- III. - Un avis pour adapter la réglementation.
- IV. - Participants.
- V. - Calendrier du groupe.
- VI. - La procédure V.G.A. (description et schéma).
- VII. - Convictions essentielles dégagées par le groupe, rôle de certains acteurs, limite du travail réalisé.
- VIII. - La procédure R.S.V. (réparations supérieures à la valeur) :
 - A. - Traitements actuels : descriptif et schéma.
 - B. - Propositions pour améliorer le traitement des véhicules R.S.V.Description des différentes situations :
 - 1° le propriétaire ne conserve pas le véhicule R.S.V. (descriptif et schéma).

Le propriétaire veut réparer :
Points communs aux 2° et 3°.
 - 2° Valeur : + de 20 000 F (descriptif et schéma).
 - 3° Valeur : - de 20 000 F (descriptif et schéma).
- IX. - Liste des pièces remplacées obligatoirement par du neuf en cas de dommage pour des raisons de sécurité.
- X. - Glossaire.

I. - Rappel du mandat

Les véhicules automobiles gravement endommagés ont fait l'objet d'un premier examen le 31 janvier 1989 par le Conseil national de la consommation plénier. Un mandat a été adopté à l'unanimité pour constituer un groupe d'experts et remettre un rapport.

Le mandat était le suivant :

A la suite d'accidents automobiles, chaque année plusieurs milliers de véhicules sont déclarés économiquement irréparables par l'expert de la compagnie d'assurance. Cependant, beaucoup sont remis en circulation sans aucun contrôle technique.

Les pouvoirs publics mènent une action en vue de mieux sécuriser le parc automobile et d'assurer une meilleure transparence des transactions, cela depuis plusieurs années.

Les décisions récentes d'instituer un contrôle technique vont dans ce sens. Le traitement des épaves pourrait faire l'objet d'un examen particulier, car une clarification des pratiques est nécessaire.

Certaines organisations de consommateurs ainsi qu'un groupement professionnel des assurances demandent une réglementation, notamment en étendant l'application de la législation sur les V.G.A. (Véhicules gravement accidentés).

En tenant compte de la responsabilité de chacun des intervenants (automobilistes, assurances, experts, garagistes et pouvoirs publics), il serait souhaitable d'examiner :

- comment améliorer l'information et la transparence avant le classement en épave d'une voiture accidentée, afin que le consommateur puisse mieux intervenir au niveau des différents échelons dans les décisions;
- comment les pouvoirs publics pourraient mieux suivre les mutations de cartes grises, et surtout la conformité aux règles de sécurité des véhicules remis en circulation après un classement économiquement irréparable.

Avec toutes les possibilités d'information dont dispose le groupe de travail en matière d'audition de personnalités qualifiées, de l'assurance,

d'experts automobiles, des services publics, il lui appartiendra de tirer un bilan du dispositif existant afin de mieux en saisir les lacunes et de présenter des propositions utiles au règlement du problème posé.

II. - Exposé des motifs

Les organisations professionnelles concernées par la remise en état ou la destruction des véhicules gravement endommagés conviennent qu'une amélioration du processus de traitement de ces véhicules est nécessaire en plus de la procédure V.G.A., cela afin d'éviter le développement des fraudes et des trafics qui sont facilités par la vente de véhicules gravement endommagés, tout en améliorant dans le même temps la sécurité des véhicules.

Par ailleurs, les organisations de consommateurs soulignent, en plus des remarques ci-dessus, l'opacité et les incompréhensions suscitées chez les consommateurs pour le processus de traitement actuel.

Le groupe a défini les deux objectifs prioritaires suivants pour la conduite de ses travaux :

- lorsque le montant des travaux de remise en état d'un véhicule accidenté et certifié dangereux est supérieur à la valeur de remplacement, il convient de tout mettre en œuvre par les moyens les plus appropriés pour retirer l'autorisation de circuler, autrement dit la carte grise, afin qu'elle soit remise aux autorités administratives à titre conservatoire;
- si ces véhicules font l'objet de réparations, et par conséquent sont remis en circulation, il est nécessaire de prévoir un contrôle approfondi, par une procédure comparable à celle mise en œuvre pour les véhicules gravement accidentés.

Par ailleurs, les différentes auditions nous ont permis de mieux apprécier les situations ainsi que le nombre de véhicules concernés.

Chaque année, environ 3 millions de véhicules automobiles légers sont concernés par un accident de circulation (ce chiffre ne concerne que les véhicules qui ont fait l'objet d'une expertise).

A la suite d'une intervention des forces de l'ordre, généralement en cas d'accidents corporels, environ 170 000 véhicules gravement accidentés fin 1989 ont fait l'objet d'un retrait de carte grise dans le cadre d'une procédure spécialement adaptée aux véhicules dangereux (V.G.A.).

A la suite d'accidents déclarés à l'assurance, environ 400 000 véhicules ont un sinistre dont l'expertise révèle que le montant des réparations est supérieur à la valeur de la voiture (ce chiffre comprend notamment les véhicules soumis à la procédure V.G.A., déclarés en perte totale). Le préjudice de l'accident est indemnisé sur la base de la perte totale du véhicule.

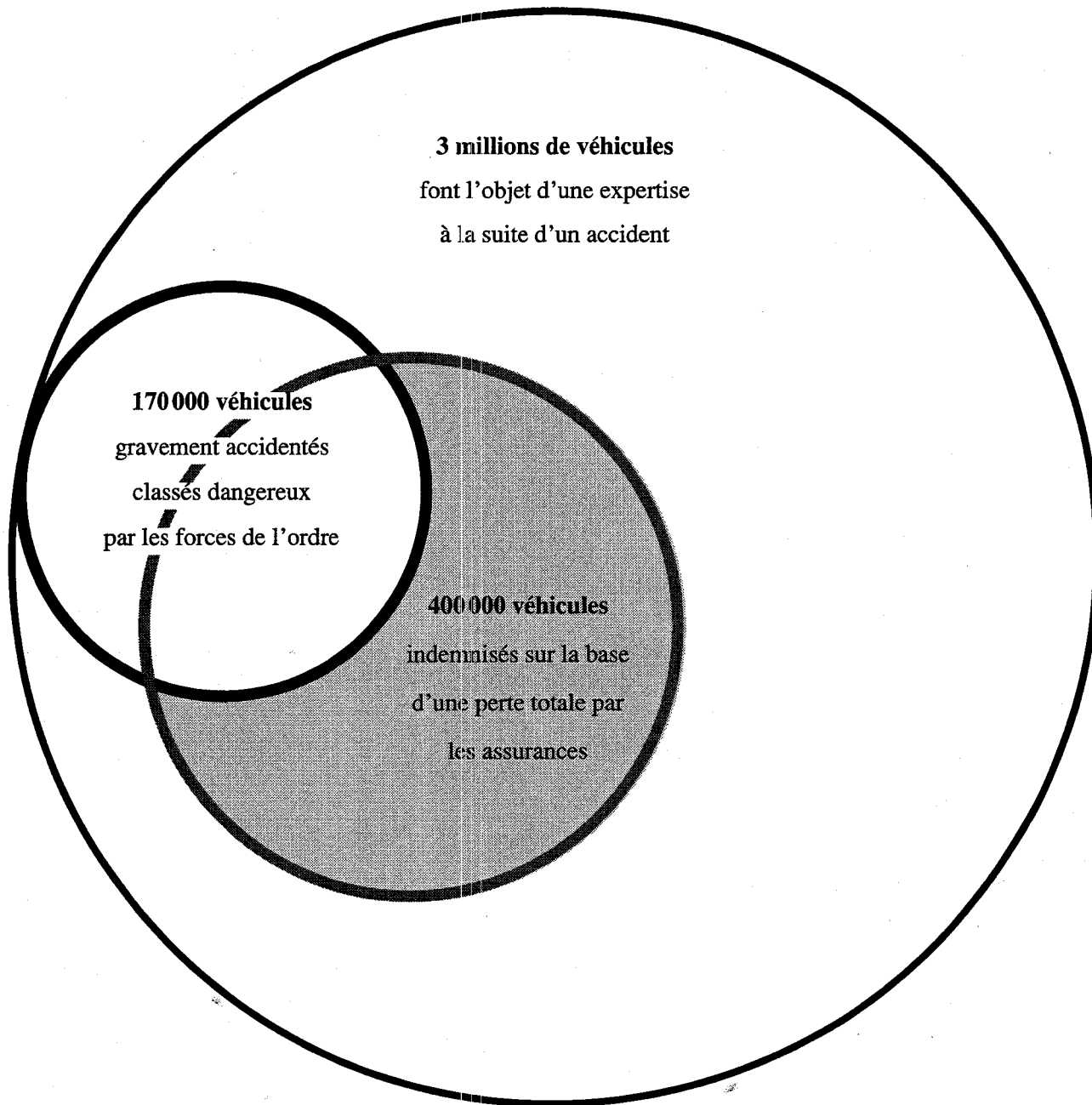
D'autre part, il convient de signaler qu'un quart de ces véhicules soumis à la procédure V.G.A. seraient réparés.

Cependant, l'épave accompagnée de la carte grise peut faire l'objet de plusieurs transactions et en fin de compte être remise en circulation sans la moindre information et le moindre contrôle.

De plus, à partir de la vente d'épaves, les cartes grises alimentent de multiples trafics, notamment celui des réimmatriculations de voitures volées.

S'ajoutent à ces quelques chiffres les véhicules accidentés sans déclaration à l'assurance, dont aucun chiffre ne peut être avancé sérieusement. Ces véhicules sont le plus souvent des véhicules de faible valeur et font en grande partie l'objet d'une destruction. Ces véhicules ne seront pas pris en compte dans le présent rapport.

Cette situation préjudiciable à l'intérêt général et aux intérêts des particuliers (consommateurs et indirectement des professionnels) a fait l'objet d'un examen approfondi du groupe de travail du C.N.C. ainsi que de plusieurs propositions (schéma page suivante).



III. - Un avis pour adapter la réglementation

Conformément à la mission du C.N.C., les représentants des consommateurs et les représentants des professionnels ont élaboré un texte de synthèse au cours des réunions de concertation. Celui-ci a pour objet de faire un ensemble de propositions en fonction de la diversité des situations.

Ces propositions sont rappelées dans l'avis du C.N.C., mais pour lui donner toute sa portée, il est nécessaire qu'elles soient traduites par des obligations d'ordre législatif ou réglementaire par les pouvoirs publics dans les meilleurs délais.

L'adoption du présent avis par les deux collèges du C.N.C. devrait permettre d'accélérer les procédures. Chacune des organisations parties prenantes pourra faire valoir ses revendications dans le cadre des propositions ainsi définies par le C.N.C.

IV. - Liste des participants

Collège consommateur

U.N.A.F., C.N.A.P.F.S., A.N.C., A.S.S.E.C.O.-C.F.D.T., A.D.E.I.C.-F.E.N., C.S.F., O.R.G.E.C.O., U.F.C.S., F.N.A.U.T., F.N.A.F.R., C.N.L., A.F.O.C.

Collège professionnel et expert

A.P.C.M. (chambre des métiers).
C.C.F.A. (chambre syndicale des constructeurs auto).
Régie Renault.
Automobiles Peugeot.
Automobiles Citroën.
G.S.A.C.M., A.G.S.A.A., F.F.S.A., C.C.M.A. sociétés d'assurances.
C.S.N.C.R.A. branche Carrosserie plus branche Démolisseurs.
F.N.C.A.A.
B.C.A.
C.S.N.E.A.F. + C.S.N.E.A.M.I. (experts auto).

Administrations

D.G.C.C.R.F.
Ministère de la défense (gendarmerie nationale).
Direction des assurances.
Ministère de l'intérieur (D.L.P.A.J.).
Ministère des transports (S.D.S.C.R.).
Direction de l'artisanat.

Autres

I.N.C. et Afnor.

Les rapporteurs désignés ont été :

- pour le collège consommateur : M. Goubier, assisté de M. Huyet (A.S.S.E.C.O.-C.F.D.T.);
- pour le collège professionnel : M. Mouzay, assisté de M. Letowski (A.P.C.M.).

Le groupe de travail a été présidé successivement par : M. Rain, M. Dulac et, enfin, par M. Lesquins, assisté de M^{me} Lecerq (D.G.C.C.RF.).

V. - Calendrier des réunions du groupe

9 mars 1989. - Désignation des rapporteurs : M. Goubier, pour le collège consommateur, M. Mouzay pour le collège professionnel. Adoption d'un programme d'auditions.

29 mars 1989. - Auditions :

- du ministère de l'intérieur sur l'extension de la procédure V.G.A.;
- du ministère des transports;
- du ministère de la défense (gendarmerie nationale).

26 avril 1989. - Auditions :

- de la C.S.N.C.R.A. (branche Démolisisseurs);
- des sociétés d'assurances (A.G.S.A.A.).

14 juin 1989. - Auditions des experts automobiles (pour les deux chambres syndicales).

16 novembre 1989. - Réunion de synthèse.

11 décembre 1989. - Auditions : le point de vue des organisations de consommateurs.

5 janvier 1990. - Auditions : F.N.C.A.A. - réparation automobile.

7 février 1990. - Propositions des sociétés d'assurances; constitution d'un groupe restreint.

9 mars 1990. - Compte rendu des travaux du groupe restreint; élaboration d'un texte de synthèse pour des propositions.

Par ailleurs, un groupe restreint s'est réuni à trois reprises.

A cela, il faut ajouter l'important travail de consultation entre partenaires qui a permis d'approfondir un grand nombre de problèmes techniques. Avant d'aborder le contenu du groupe de travail, il faut rappeler ce qu'est la procédure V.G.A. et son fonctionnement. Le groupe a examiné cette procédure, sans souhaiter y apporter de modifications.

VI. - La procédure V.G.A. (véhicule gravement accidenté)

Décret du 18 février 1986 plus arrêté.

Article R. 294 du code de la route.

Depuis juin 1986, les pouvoirs publics ont mis en place une procédure spéciale qui s'applique à une partie des véhicules gravement endommagés.

Ainsi, lors d'un accident grave, si un véhicule n'apparaît plus en état matériel de circuler en toute sécurité, les forces de police et de gendar-

merie sont habilitées à procéder sur les lieux même de l'accident au « retrait conservatoire » de la carte grise. Celle-ci est transmise à la préfecture du lieu de l'accident.

Elle ne sera restituée au propriétaire du véhicule qu'après réparation au vu d'un certificat de conformité délivré par un expert agréé V.G.A. Les travaux du groupe ont permis d'approfondir ces dispositions et de transposer aux autres situations, non couvertes par la procédure, ce qui pouvait être assimilable.

Description et schéma du traitement des véhicules gravement accidentés

Décret du 18 février 1986 plus arrêté.

Article R. 294 du code de la route.

Cette mesure concerne 170 000 véhicules environ en 1989.

Lors d'un accident grave, et notamment lorsqu'il y a dommage corporel, il est souvent fait appel aux forces de l'ordre.

Ces dernières sont habilitées pour vérifier si les véhicules accidentés sont en état de circuler sans danger.

Si elles constatent qu'il y a danger, les forces de l'ordre retirent à titre conservatoire l'autorisation de circuler (carte grise) et établissent un document justificatif transmis en deux exemplaires (avis de retrait conservatoire) à la préfecture du lieu de l'accident.

L'expert automobile confirme ou infirme la décision des forces de l'ordre (dans 99 % des cas, il confirme).

Il décide ensuite si le véhicule peut être ou non réparé :

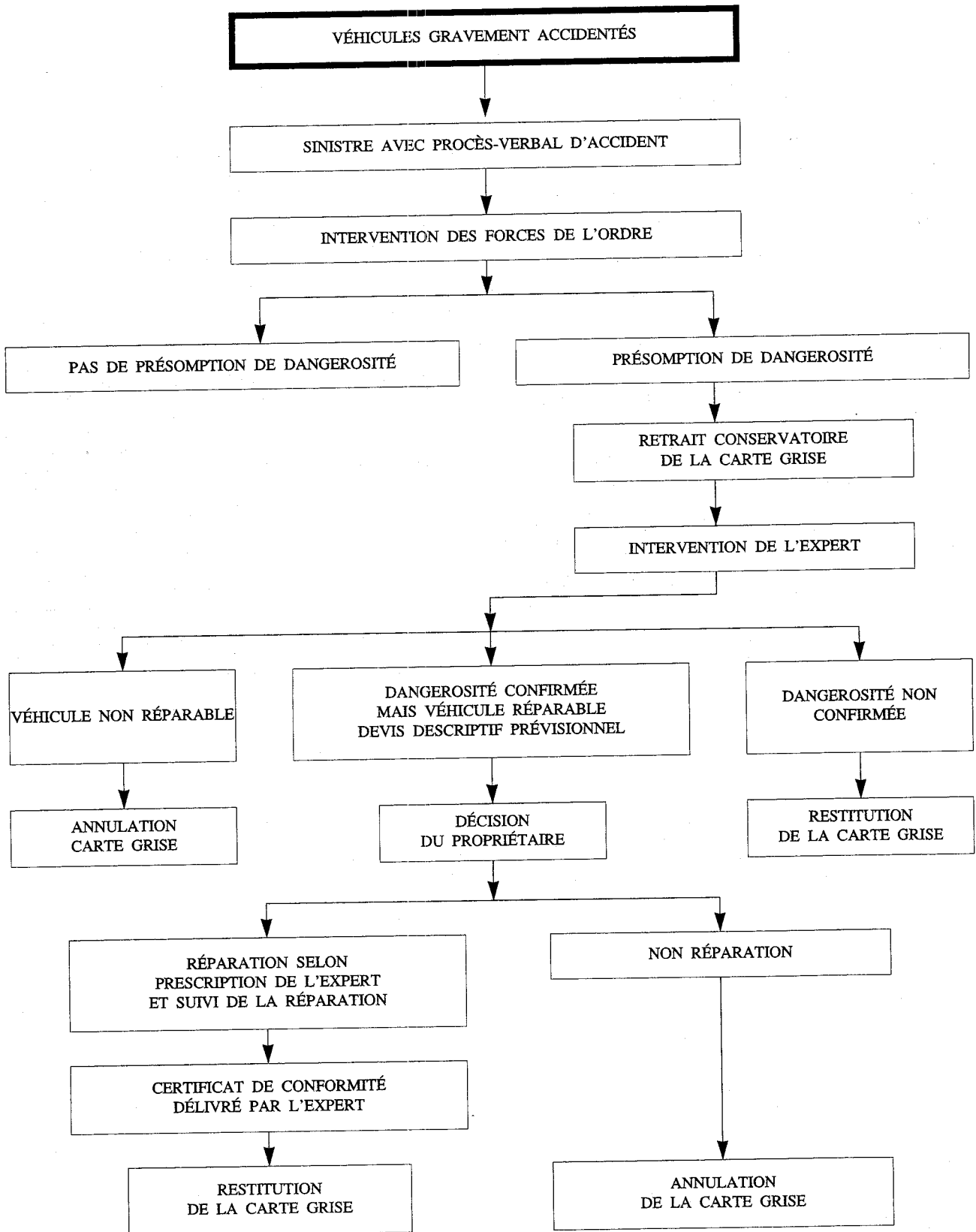
- si le véhicule ne peut être réparé, l'expert en avise le propriétaire, signe l'avis de retrait conservatoire que le propriétaire devra retourner à la préfecture. Celle-ci annulera alors la carte grise;
- si le véhicule peut être réparé, alors que la dangerosité demeure confirmée, celui-ci ne pourra être remis en circulation que sur certificat de l'expert attestant que les réparations ont été effectuées conformément au devis descriptif initial comprenant les méthodes de réparation et que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité. Noter que le contrôle technique renforcé ou le passage aux mines ne sont pas prévus. L'expert s'engage alors sur la qualité des réparations, d'autant qu'il aura suivi le déroulement des travaux.

Le propriétaire peut refuser de faire réparer son véhicule confirmé dangereux mais réparable par l'expert. La carte grise sera annulée par la préfecture sur demande du propriétaire du véhicule.

En ce qui concerne le véhicule retiré de la circulation pour cause de dangerosité (et non réparé par le propriétaire), celui-ci peut faire l'objet d'une reconstruction. Il fera alors l'objet d'une réception à titre isolé par le service des mines. Les termes « véhicule reconstruit » seront mentionnés sur la nouvelle carte grise. (schéma page suivante).

Nota. - Neuf experts sur dix figurent sur la liste d'aptitude V.G.A. aujourd'hui; de plus tous les experts formés actuellement obtiennent l'agrément V.G.A.

SCHÉMA DE PROCESSUS DE REMISE EN ÉTAT DES VÉHICULES GRAVEMENT ACCIDENTÉS



Enfin, lorsque le véhicule dont la carte grise est « gelée » en préfecture, n'a pas fait l'objet d'une remise en l'état sans délai d'un an, le certificat d'immatriculation est annulé.

Cette procédure permet :

- de renforcer la sécurité routière en éliminant des véhicules dangereux ou en obligeant la réparation conforme à la sécurité;
- et, par le gel de la carte grise, de limiter le trafic des cartes grises, la revente de véhicules volés et la remise en circulation de véhicules dangereux. Noter que son retrait est effectué par les forces de l'ordre.

La procédure R.S.V. s'inspire, nous allons le voir, de la procédure V.G.A. tant pour :

- le retrait conservatoire de la carte grise 2° tiret;
- le contrôle d'expert quant à la dangerosité puis au contrôle de la réparation et 3° tiret pour la reconstruction des véhicules.

VII. - Convictions essentielles dégagées par le groupe, rôle de certains acteurs et limites du travail réalisé

A. - Les convictions

Les différents représentants des collègues consommateur et professionnel, ceux des administrations ont largement exprimé leur point de vue. La qualité de collaboration entre les membres du groupe de travail a été telle que nombre de préoccupations plus portées par l'un ou l'autre partenaire, sont devenues communes au groupe qui a visé avant tout le pragmatisme et non l'exhaustivité des situations.

Les principales convictions sont :

- la nécessité de dissocier l'autorisation de circuler (la carte grise) du véhicule gravement accidenté;
- la nécessité de réparer, sous contrôle d'expert, les organes de sécurité touchés;
- la nécessité de retirer du marché les véhicules irréparables au regard de la sécurité;
- le choix du concept de réparabilité au regard de la sécurité et sous contrôle d'expert au détriment de celui des véhicules économiquement irréparables;
- le respect de la propriété du véhicule;
- la prise en compte de la situation des propriétaires dont les véhicules ont une faible valeur. Le coût des réparations étant souvent plus élevé que la faible valeur du véhicule, et la sécurité n'étant pas toujours sérieusement touchée, il était nécessaire de proposer une procédure simple;
- la clarté et la transparence pour le consommateur dans la procédure à suivre, et le devenir de son véhicule une fois cédé;
- la possibilité d'utiliser les pièces d'occasion, en matière de réparation, pour tout ce qui ne touche pas aux organes de sécurité dont une liste nominative devra être définie;
- la prise en compte pragmatique des possibilités des partenaires ainsi, en matière de gestion des retraits de cartes grises, les assureurs ont proposé de faire la démarche de retrait pour transmettre à la préfecture pour les véhicules de plus de 20 000 F conservés par le propriétaire. De plus, pour ceux de moins de 20 000 F, ils se chargent de communiquer à la préfecture une information « bloquant » les transactions du véhicule. Cette proposition est faite pour décharger préfecture et forces de l'ordre d'une lourde tâche et pour accélérer l'indemnisation du propriétaire du véhicule.

Dans le même temps, les assureurs quand ils sont devenus propriétaires des véhicules, s'engagent à les vendre à des professionnels pour « destruction » (le véhicule ne pourra plus circuler sous la même carte grise).

Ainsi, les experts auto ont accepté de procéder à des expertises approfondies moins coûteuses que celles opérées en matière de V.G.A. Ces expertises, rappelons-le, portent sur le constat de responsabilité ou non au regard de la sécurité et sur la certification de la bonne qualité de réparation des organes de sécurité constatés défectueux.

B. - Le rôle des acteurs dans la procédure R.S.V.

Nous ne traiterons pas de chacun des acteurs mais des spécificités les plus importantes de certains d'entre eux, au regard de la procédure :

- les assureurs : nous venons de traiter leur proposition;
- les experts : ajoutons à ce que nous venons de dire la nécessaire clarté de leur responsabilité. Il faut une définition de l'irréparabilité

au regard d'une liste limitative d'organes de sécurité. Ils doivent procéder à l'évaluation des coûts des travaux et au suivi des travaux conduisant à une remise en circulation. Ils doivent aussi certifier la conformité de réparation des organes de sécurité. Par contre, il va de soi que les experts n'ont pas mission de vérifier ni de certifier l'origine des pièces d'occasion;

- les professionnels réparateurs et démolisseurs, ceux-ci après avoir racheté l'épave peuvent avant de la détruire physiquement récupérer certaines pièces d'occasion ou reconstruire le véhicule. Dans ce cas, il y aura réception à titre isolé par le service des mines et nouvelle carte grise.

En ce qui concerne les pièces d'occasion, rappelons que les professionnels sont tenus d'en inscrire l'origine sur un livre de police.

C. - Les limites du travail réalisé

Le groupe de travail, du fait des partenaires participants, a choisi pour angle d'entrée les véhicules déclarés accidentés et indemnisés en perte totale.

Ne sont donc pas examinés ici les véhicules gravement accidentés dont le coût des réparations est inférieur à la valeur du véhicule. Toutefois, le champ observé prend bien en compte les véhicules gravement accidentés, nécessitant de lourdes réparations (au moins égales au montant du véhicule). C'est dans ce champ que le trafic le plus important était identifié.

Les propositions auxquelles sont amenés les membres du groupe de travail nécessitent de nouveaux textes réglementaires ou législatifs pour être mis en œuvre et relatifs :

- à l'autorisation de retrait de carte grise par les assurances;
- pour définir la liste limitative des organes de sécurité;
- pour imposer à tous la procédure R.S.V.

Nous allons maintenant décrire la procédure qui existe aujourd'hui ainsi que celle que nous proposons.

ACCIDENT AVEC DÉCLARATION À L'ASSURANCE

VIII. - La procédure R.S.V. (réparations supérieures à la valeur) (1)

A. - *Quelle est la procédure actuelle du règlement de sinistre par voie de perte totale des véhicules accidentés déclarés à l'assurance ?*

1° L'assuré fait une déclaration d'accident à l'assurance.

2° L'assurance missionne un expert.

3° L'expert :

- apprécie le montant des réparations selon les règles de l'art;
- fixe la méthode de réparation;
- évalue la valeur de remplacement du véhicule;
- procède éventuellement à l'appel d'offre.

(Le rapport est communiqué à la compagnie d'assurance.)

4° L'assurance transmet les conclusions de l'expert à l'assuré :

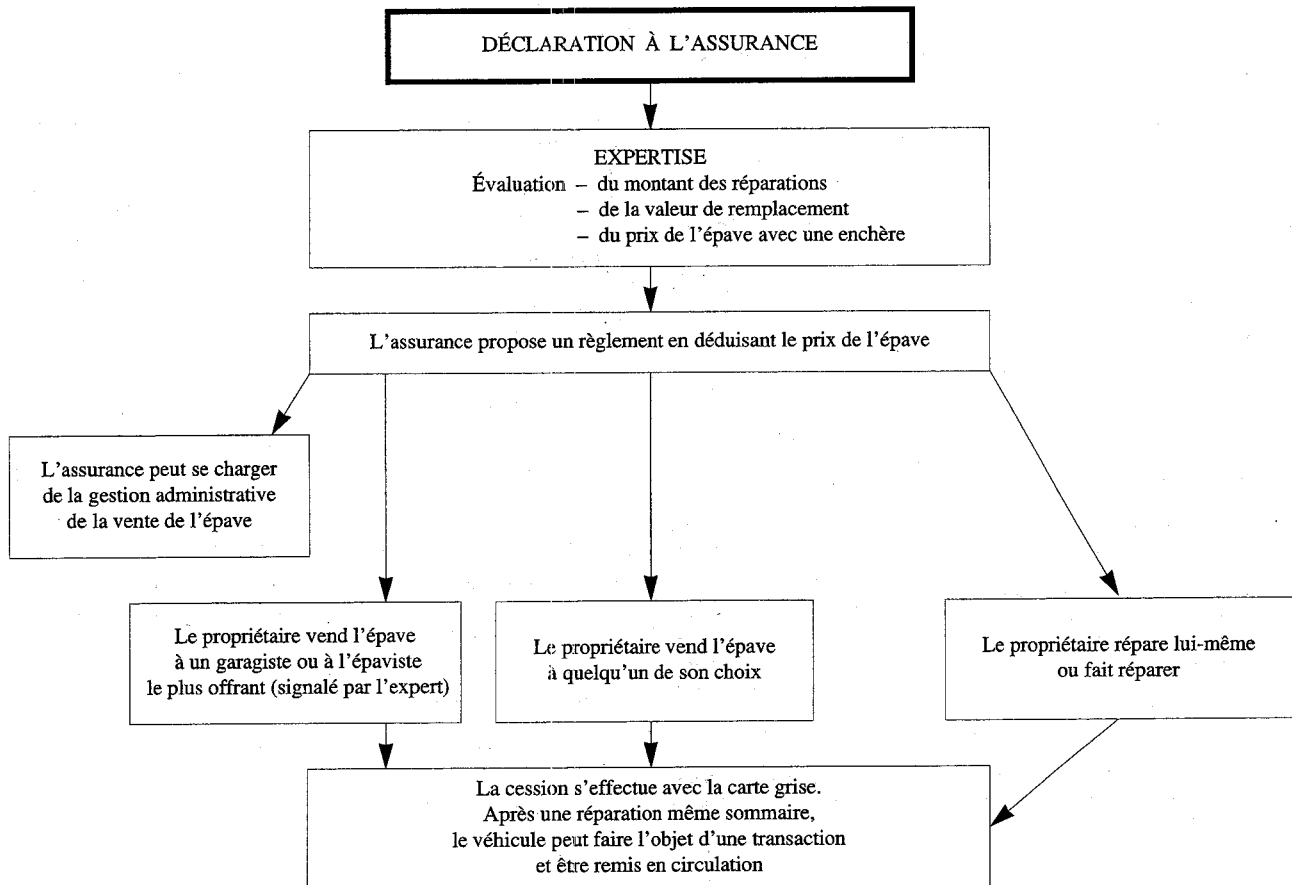
- lorsque le montant des réparations approche ou dépasse la valeur (de remplacement) du véhicule, l'accident est indemnisé en « perte totale »;
- les coordonnées du meilleur offreur pour la reprise de l'épave peuvent être annexées (suite à l'appel d'offres de l'expert);
- une indemnité est proposée en fonction du contrat d'assurance et des responsabilités de l'assuré (lorsqu'il n'y a pas de contestation sur les éléments chiffrés communiqués par l'assureur), autrement dit lorsqu'il accepte l'indemnité proposée par l'assurance;
- l'épave dans ce cas peut changer plusieurs fois de propriétaire et faire l'objet de réparations très sommaires afin d'être remise en circulation. Tout cela sans la moindre information aux autorités administratives et sans le moindre contrôle;

- cette situation est la plus habituelle, cependant un certain nombre de compagnies d'assurances proposent d'indemniser l'assuré sans déduction de la valeur de l'épave. Dans ce cas la carte grise et l'épave sont laissées à l'assurance. Celle-ci fait l'objet généralement d'une transaction avec un démolisseur.

5° L'assuré : il peut prendre la décision :

- soit de réparer ou de faire réparer le véhicule afin de le maintenir en circulation;
- soit de ne pas faire réparer, avec cession de l'épave (celle-ci est souvent plus intéressante lorsque la carte grise est jointe au certificat de vente).

APRÈS UN ACCIDENT DÉCLARÉ À L'ASSURANCE
Schéma de processus de règlement de sinistre par voie de perte totale actuellement



B. - Quelles améliorations sont proposées ou description de la procédure R.S.V. que le groupe de travail propose ?

1° L'assuré fait une déclaration d'accident à l'assurance.

2° L'assurance missionne un expert.

3° L'expert :

- apprécie le montant des réparations selon les règles de l'art;
- fixe la méthode de réparation;
- évalue la valeur de remplacement du véhicule.

4° Rapport d'expertise : sera aussi transmis à l'assuré lorsque le montant des réparations excède la valeur du véhicule avant sinistre.

5° La proposition d'indemnisation de l'assurance :

L'assurance fait une proposition d'indemnisation basée sur la perte totale du véhicule à son propriétaire.

Une information sera communiquée à l'assuré pour pouvoir prendre sa décision en connaissance de cause (information type dont la rédaction pourrait faire l'objet d'un accord entre assureur/expert/consommateur).

Trois cas peuvent se présenter au propriétaire du véhicule au moment de l'accident :

Premier cas

Le véhicule n'est pas conservé par le propriétaire.

L'assureur récupère la carte grise et indemnise le propriétaire du véhicule. Il devient alors propriétaire du véhicule puis il exécute les formalités administratives suivantes :

- l'assureur invite le propriétaire à porter la mention sur la carte grise « vendu le pour destruction. »

Il fait remplir le certificat de cession pour destruction (il y a lieu de créer un document type national spécifique assureur/préfecture, qui sera signé par l'ancien propriétaire. Il sera établi en trois exemplaires : l'un pour l'ancien propriétaire, le deuxième pour l'assureur, le troisième pour la préfecture).

L'assurance adresse ces deux pièces à la préfecture qui détruit administrativement la carte grise.

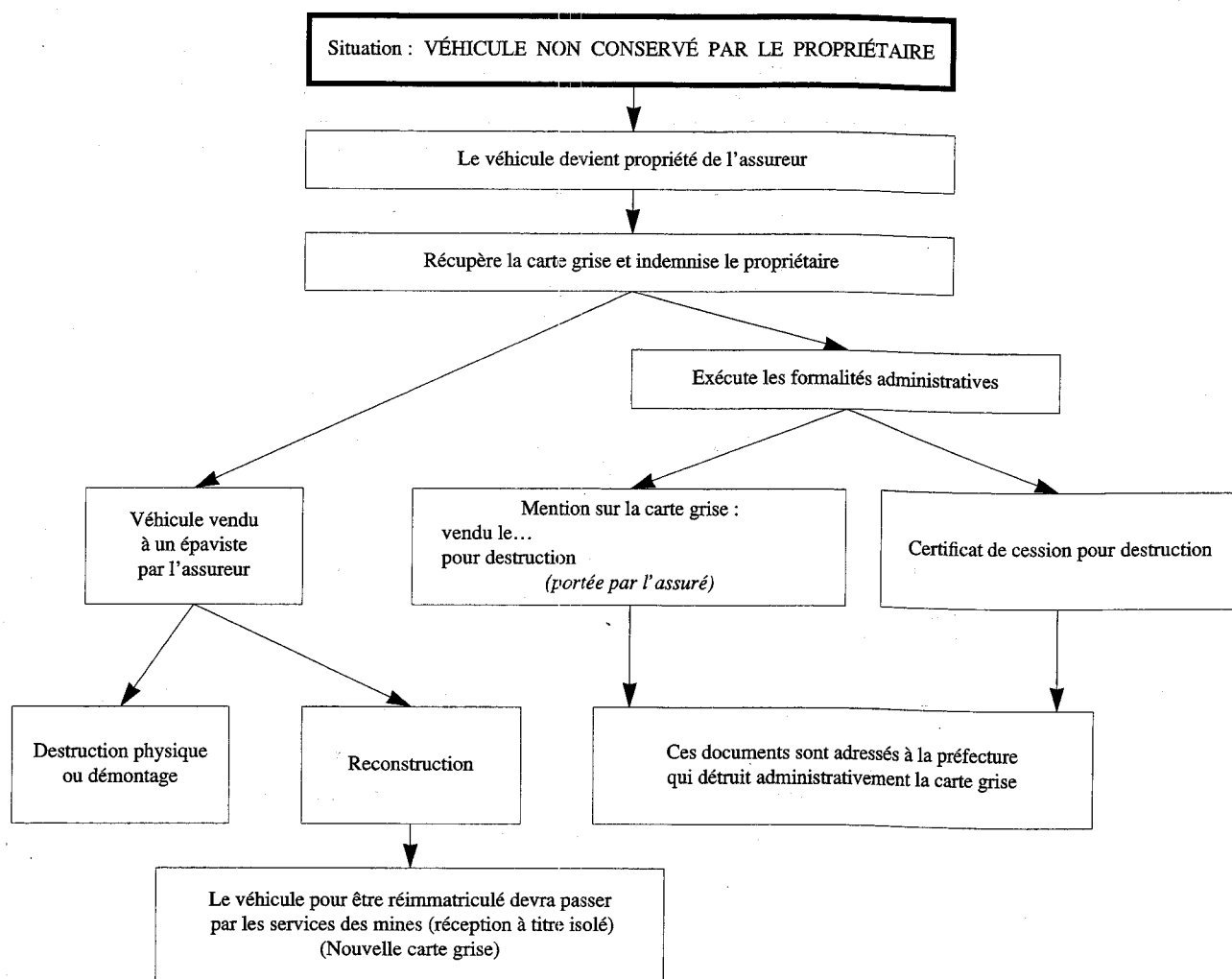
Le véhicule est vendu ensuite par l'assureur à un épaviste qui peut soit :

- détruire physiquement l'épave ou prélever des pièces qu'il revendra ensuite;
- soit le réparer, mais dans ce cas il s'agit d'un véhicule « reconstruit ». Pour obtenir une nouvelle carte grise, il doit faire l'objet d'une réception à titre isolé par le service des mines.

PROPOSITION

Véhicules déclarés accidentés par les assureurs

Le montant des réparations excède la valeur du véhicule avant sinistre (R.S.V.)



Points communs aux deuxième et troisième cas

Le propriétaire conserve le véhicule.

Le propriétaire au jour de l'accident décide de réparer ou de faire réparer le véhicule, le propriétaire recevra une indemnisation (qui ne pourra être transmissible qu'aux ayants droit, cela est à faire figurer dans un texte législatif). L'expertise sur le véhicule accidenté sera de type V.G.A. Autrement dit, l'expert engage sa responsabilité quant à la sécurité globale du véhicule et non plus seulement au regard des pièces touchées par l'accident. L'expertise détermine alors si le véhicule est ou non réparable, au regard d'une liste d'organes de sécurité limitativement édictée sous la responsabilité des pouvoirs publics, après consultation des différents partenaires concernés.

Une consultation écrite a été faite par le groupe de travail auprès des partenaires sur le sujet. Vous trouverez en annexe la proposition des experts et la réponse des partenaires. Ce travail a été décidé lors de la dernière séance, ce qui explique que le groupe de travail n'est pas allé plus avant sur cette proposition.

Deuxième cas

La valeur vénale du véhicule avant sinistre était égale ou supérieure à 20 000 F (environ 15 000 véhicules et cartes grises concernés).

Deux situations peuvent se présenter :

a) Le véhicule n'est pas réparable : dans ce cas, le propriétaire a obligation de retourner la carte grise à la préfecture pour destruction administrative. Il communique à l'assureur copie du document « Cession pour destruction » de la carte grise. Ce qui déclenche l'indemnisation de l'assurance;

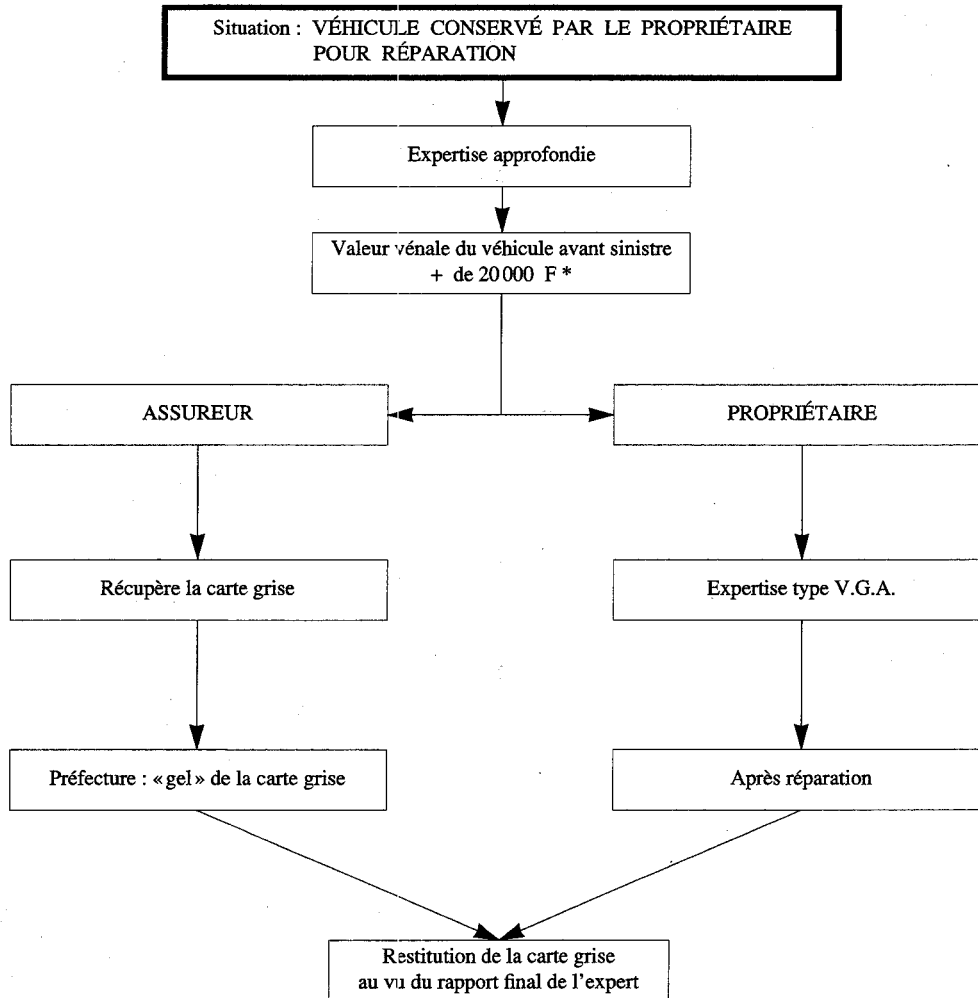
b) Le véhicule est réparable : la carte grise est récupérée par l'assureur pour y être conservée afin qu'aucune transaction ne puisse intervenir pendant le temps des réparations. Ce retrait permettra l'indemnisation du propriétaire. La carte grise sera rendue au propriétaire au vu du rapport final de l'expert qui, après avoir suivi les travaux de réparation relatifs aux organes de sécurité (liste limitative), certifie que la réparation de ces organes est conforme à la sécurité.

Pour être appliquée, il faut que les assureurs aient la possibilité légale de procéder au retrait de la carte grise.

PROPOSITION

Véhicules déclarés accidentés par les assureurs

Le montant des réparations excède la valeur du véhicule avant sinistre (R.S.V.)



* 15 000 véhicules concernés.

Troisième cas

La valeur vénale du véhicule avant sinistre était inférieure à 20 000 F (cette mesure concerne 70 000 à 80 000 véhicules).

Compte tenu de la faible valeur vénale, certains de ces véhicules accidentés ne seront pas gravement endommagés. Il pourra s'agir de faibles dommages sur la carrosserie.

Trois situations peuvent alors se présenter, l'expert procédera dans les trois situations à une expertise approfondie, avec vérification de la sécurité des véhicules et descriptif des travaux à exécuter.

Situation A :

Le rapport d'expertise constate que le véhicule est irréparable et dangereux (en termes de sécurité), l'autorisation de circuler est retirée au propriétaire. Ce dernier doit alors retourner sa carte grise à la préfecture pour destruction administrative.

Situation B :

Le rapport d'expertise constate que le véhicule est dangereux (en termes de sécurité), mais réparable.

Si le propriétaire ne souhaite pas le conserver, la procédure sera celle du premier cas (abandon volontaire du véhicule).

S'il souhaite cependant conserver le véhicule, malgré l'indemnisation insuffisante de l'assurance pour couvrir la totalité des frais, le propriétaire doit faire réparer le véhicule. Pendant ce temps, la carte grise doit être « gelée ». Les assureurs ne souhaitent pas retirer les cartes grises et les envoyer en préfecture, compte tenu du grand nombre de cas à traiter. Ils proposent de prévenir la préfecture, dès que l'assuré déclare l'accident, pour que celle-ci annexe l'information communiquée par l'assureur au double de la carte grise dans le but d'éviter toute modification de cette carte grise.

Situation C :

Le rapport d'expertise ne révèle pas que le véhicule est dangereux (en termes de sécurité), l'assurance indemnise le propriétaire.

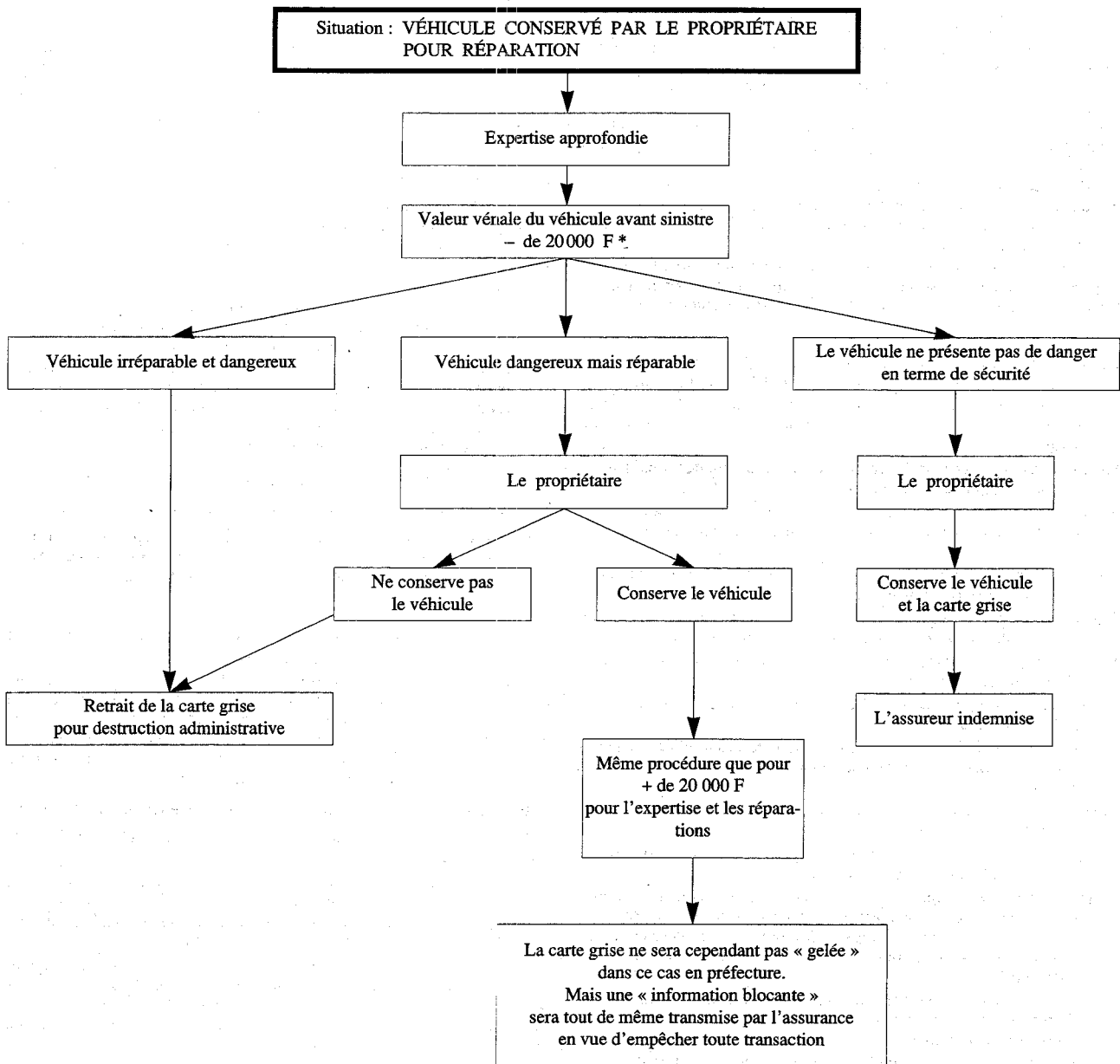
Les coûts de ces rapports d'expert et du contrôle technique seront ou non pris en charge selon le type de contrat d'assurance. Ils le sont par contre automatiquement lorsque l'assuré n'est pas responsable mais « victime » de l'accident.

Enfin, dans l'ensemble des cas et situations, il n'y a donc plus de la part des assureurs de règlement par différence des valeurs.

PROPOSITION

Véhicules déclarés accidentés par les assureurs

Le montant des réparations excède la valeur du véhicule avant sinistre (R.S.V.)



* 70 000 à 80 000 véhicules concernés.

Les avis des partenaires à propos de la liste des pièces remplacées obligatoirement par du neuf en cas de dommage pour des raisons de sécurité

Les deux chambres syndicales d'experts (C.S.N.E.A.F. et C.S.N.E.A.M.I.) concernant les organes de sécurité devant être remplacés par de la pièce neuve, nous ont communiqué la liste suivante :

Les pièces de sécurité :

- pièce de sécurité active : ensemble des organes constituant les trains roulants, la direction, le freinage;
- pièce de sécurité passive : phares, clignotants, feux stop, fermetures des portes, fixation des ceintures de sécurité et des sièges.

Contrôle au niveau du soubassement, alignement de la caisse, état des longerons et des points de fixation mécanique.

Cette liste a amené les prises de position suivantes :

Les constructeurs français d'automobiles estiment qu'il n'est pas possible d'établir une telle liste restrictive, dans la mesure où la plupart des pièces d'une automobile ont une fonction sécurité.

Il suffit de se reporter au code de la route relatif aux règles de construction des véhicules pour se rendre compte que pour le législateur l'ensemble des pièces jouant un rôle dans la sécurité est bien plus vaste que la liste précitée.

Pour la sécurité et réparation automobile (centre technique de l'assurance) :

Les blocs optiques (phares, clignotants et feux stop, ampoules exclues) pourraient sans danger être remplacés par des pièces de récupération intactes.

Par ailleurs il exprime son accord pour les autres pièces de la liste communiquée par le Conseil national de l'expertise automobile.

Enfin, pour les organisations de consommateurs ainsi que pour l'Institut national de la consommation :

Les pièces de sécurité active : phares, clignotants, feux stop, fermetures de portes, fixation des sièges peuvent être remplacées sans danger par des pièces d'occasion, par conséquent elles doivent être exclues de cette liste.

GLOSSAIRE

V.G.A. - Véhicule gravement accidenté. En application du code de la route (Art. R. 294), lorsque les forces de l'ordre ont une forte présomption de dangerosité sur un véhicule accidenté, elles mettent en œuvre une procédure spéciale qui leur permet de retirer la carte grise.

Valeur vénale. - Prix pour lequel le véhicule aurait pu être vendu sur le marché d'occasion, juste avant l'accident.

Valeur de remplacement. - Prix de revient total d'un véhicule d'occasion de même type et dans un état semblable (définition Ccur de cassation).

Vade. - C'est la valeur à dire d'expert, autrement dit son évaluation en fonction de l'estimation du véhicule avant sinistre.

Classement en perte totale. - Décision de l'expert, lorsque le montant des réparations est supérieur à la valeur de remplacement.

R.S.V. - Réparations supérieures à la valeur. Véhicule concerné par un classement en perte totale.

Indemnisation en perte totale. - Forfait basé sur la valeur de remplacement du véhicule.

Indemnisation en différence de valeur. - Base de calcul qui est déterminée en fonction de la valeur de remplacement et non de celle des réparations.

Certificat d'immatriculation. - Carte grise délivrée par la préfecture qui constitue une autorisation de circuler.

Réception à titre isolé. - Procédure qui permet au service des mines d'immatriculer un véhicule reconstruit.

Expertise approfondie type V.G.A. - Expertise qui va au-delà d'une mission classique. L'expert établira un devis prévisionnel et définira la limite de réparabilité au regard des organes de sécurité. Enfin, lorsque ces derniers auront été remplacés, il établira un certificat de conformité.

Épave. - Classement d'un véhicule dont l'objet est de l'orienter vers la destruction ou le démontage car le montant des réparations dépasse les limites économiques.

Organes de sécurité. - Ensemble de pièces qui feront l'objet d'un examen par l'expert pour déterminer la dangerosité.

AVIS

Le C.N.C. approuve le rapport relatif aux véhicules accidentés dont le coût des réparations est supérieur à la valeur avant sinistre et propose une procédure spécifique dénommée R.S.V. (réparation supérieure à la valeur). Le C.N.C. émet l'avis suivant :

À la suite d'accidents de circulation déclarés à l'assurance, environ 250 000 véhicules sont classés irréparables par les sociétés d'assurance. À

ce chiffre s'ajoutent les véhicules classés gravement accidentés (V.G.A.) par les forces de police et de gendarmerie qui font l'objet d'une procédure spéciale, qu'ils soient irréparables ou réparables.

Pour la catégorie des véhicules classés V.G.A., les forces de l'ordre sont à l'origine de la procédure. Le retrait de la carte grise est fait systématiquement; il ne peut s'effectuer que par des agents ayant des prérogatives de puissance publique. Le C.N.C. n'a pas de remarques particulières à formuler sur cette procédure.

Par contre, s'agissant des véhicules déclarés accidentés à une compagnie d'assurance, qui n'ont pas fait l'objet d'une procédure « V.G.A. » et dont la valeur des réparations à dire d'expert dépasse la valeur avant sinistre, le cas le plus fréquent est celui dans lequel la société propose à l'assuré une indemnisation définie contractuellement, égale à la valeur avant sinistre, contre le délaissement du véhicule.

La pratique actuelle présente deux aspects préjudiciables aux consommateurs et à l'intérêt public :

1. La revente, avec le véhicule classé « épave », de son certificat d'immatriculation alimente un marché des cartes grises qui est un élément essentiel du trafic des voitures volées;

2. La réparation ou la reconstruction sans contrôle, puis la revente de ces véhicules comporte un risque évident de tromperie pour l'acheteur et constitue un danger manifeste pour la sécurité des usagers de la route.

Pour remédier à cette situation, le C.N.C. propose les mesures suivantes :

I. - Première situation

Le propriétaire ne souhaite pas conserver son véhicule

Le C.N.C. souhaite que cette situation soit la plus habituelle.

Dans ce cas, la mesure proposée par le C.N.C. est la destruction de la carte grise des véhicules rachetés par les assureurs. Ce dispositif fonctionnera de la façon suivante :

- l'assureur indemnise le propriétaire du véhicule en perte totale mais devient propriétaire du véhicule accompagné de la carte grise;
- l'assureur propriétaire du véhicule, renvoie, pour destruction à la préfecture la carte grise et le certificat de cession;
- le véhicule est vendu à un acheteur professionnel pour destruction physique, récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction. Dans ce dernier cas, le constructeur devra faire établir une nouvelle carte grise délivrée par le service des mines à l'issue d'une procédure de « réception à titre isolé ».

II. - Deuxième situation

Le propriétaire souhaite conserver pour réparation son véhicule

L'expert a défini si le véhicule est réparable ou irréparable. Le caractère d'irréparabilité ou de réparabilité se fonde sur l'état des organes de sécurité dont les pouvoirs publics édicteront une liste limitative.

Dès lors, l'on distingue deux cas :

A. - La valeur du véhicule avant sinistre est supérieure à 20 000 F :

1. Le propriétaire conserve son véhicule :

Dans ce cas, le C.N.C. propose, lorsque le véhicule est jugé réparable par l'expert que l'assuré soit soumis à l'obligation de remettre la carte grise à l'assurance pour ouvrir son droit à indemnisation. L'assurance transmettra pour « gel » à la préfecture cette carte grise, qui sera restituée à l'assuré après réparation sur la présentation d'un certificat de l'expert à l'issue de l'expertise du type « V.G.A. » de son véhicule.

B. - La valeur du véhicule avant sinistre est inférieure à 20 000 F :

De l'expertise approfondie effectuée peuvent découler trois cas de figure :

1. Le véhicule est déclaré irréparable et dangereux. L'assureur en informe la préfecture. Le propriétaire doit retourner la carte grise à la préfecture pour destruction. L'enregistrement de l'information à la préfecture empêche la mutation du véhicule, sauf pour destruction;

2. Le véhicule est déclaré dangereux mais réparable. Le propriétaire est tenu d'effectuer la réparation, suivie d'une expertise du type V.G.A. L'assureur est tenu de signaler à la préfecture la dangerosité de ce véhicule. Cette information bloquante sert à empêcher toute transaction avant un contrôle *a posteriori* de la réparation effectuée;

3. Le véhicule ne présente pas de danger en terme de sécurité. Le propriétaire conserve le véhicule et la carte grise.

La mise en œuvre de cette procédure nécessitera de nouveaux textes législatifs ou réglementaires. Le C.N.C. demande au Gouvernement leur étude et leur mise en application dans les meilleurs délais.

Les textes, présentés pour avis aux membres du C.N.C. lors de sa séance plénière du 3 juillet 1990, ont reçu un avis favorable à l'unanimité des deux collèges.

(1) Environ 400 000 véhicules sont concernés chaque année.