

## Comité de suivi VE : les pistes d'évolution du CNPA

dimanche, 04 novembre 2018

**Le comité de suivi Véhicules endommagés (VE), organisé le 23 octobre dernier par la Direction interministérielle à la sécurité et la circulation routière (DSCR), a rassemblé autour de la table les représentants des divers organisations professionnelles. Parmi lesquelles le CNPA, disposant de trois sièges, qui a émis quelques pistes d'évolution pour l'avenir de la procédure VE.**



Créé par l'arrêté du 29 avril 2009, le Comité de suivi des Véhicules Endommagés (VE) s'est réuni le 23 octobre dernier au ministère de l'Intérieur pour la première fois depuis trop longtemps... En neuf ans, l'organe fédérant les divers acteurs concernés par la sécurité routière -de l'État aux assureurs en passant par les constructeurs, les experts, les réparateurs...- aurait dû siéger plus souvent pour accompagner l'évolution de la procédure VE face aux problématiques toujours changeantes d'une mobilité qui impacte toujours plus fréquemment la sinistralité.

### **Vers un changement de dénomination de la procédure VE ?**

Mais mieux vaut tard que jamais. Car les nombreuses affaires de faux VO/vrais VGE qui ont émaillé l'actualité de ces trois dernières années ont mis en exergue les failles d'une procédure qui commençait à se faire vieille. Elles ont révélé le manque d'adaptation à l'exigence toujours croissante de sécurité de la part de l'ensemble des acteurs de la mobilité. Or, c'est cette procédure qui encadre le suivi par l'expert en automobile des travaux de réparation lorsqu'un véhicule est jugé dangereux, et donc interdit de circuler avant sa remise en état en conformité avec les principes de sécurité routière.

Aussi, cette réunion du 23 octobre devait procéder à l'état des lieux de la procédure et recueillir les points d'amélioration par rapport à ce qu'instituait l'arrêté d'avril 2009. Une procédure qui pourrait bien changer de nom et s'appeler "procédure VRC", pour "Véhicules à Réparations Contrôlées" ! Ce qui permettrait d'élargir le périmètre des véhicules concernés et étendrait au passage le nombre de travaux soumis à suivi par experts. Un nouvel arrêté viendra entériner, peut-être dès 2019, la façon dont cette procédure renouvelée devra être conduite et dénommée.

### Adapter la procédure aux évolutions technologiques...

En attendant, le CNPA, qui dispose de trois sièges au sein de l'instance, a d'ores et déjà avancé quelques propositions pour donner plus d'ambition à cette procédure VE. Et en bon syndicat de professionnels de la réparation automobile, il a d'abord préconisé la modification et jusqu'à la redéfinition, si nécessaire, des points d'entrée dans la procédure. Pour rappel, selon l'arrêté du 29 avril 2009, un véhicule doit obligatoirement faire l'objet d'une procédure VE si l'un de ces quatre critères de dangerosité sont constatés par l'expert ou par les forces de l'ordre :

- Déformation importante de la carrosserie ;
- Déformation importante des éléments de direction (crémaillère, volant...) ;
- Déformation importante des éléments de liaison au sol (essieux, amortisseurs, bras de suspension, roues...) ;
- Dysfonctionnement ou mauvaise fixation des éléments de sécurité des personnes (airbags, ceintures...)

Car, depuis 2009, le parc a considérablement évolué avec l'augmentation des véhicules hybrides, l'explosion du nombre d'ADAS et l'arrivée, certes discrète mais bien réelle, des véhicules électriques, qui obligent à une prise en charge particulière compte tenu du niveau de tension de la batterie. Un critère plus qu'essentiel en matière de sécurité. En outre, les critères d'irréparabilité technique (et non économique) doivent être repensés en fonction des capacités dont disposent aujourd'hui les réparateurs.

### ...et l'adapter à la nomenclature du contrôle technique

Et la procédure doit aussi faire preuve d'une plus grande cohérence avec le contrôle technique. Surtout que ce dernier n'a pas attendu aussi longtemps que la procédure VE pour se renforcer et se durcir ! Le contrôle technique, en effet, a entamé sa mue le 20 mai 2018, avec une nouvelle grille d'analyse forte de trois niveaux de défaillance, et celle-ci va continuer. Or, le CNPA juge qu'il serait *«anachronique que le législateur considère un véhicule comme pouvant circuler selon certains critères techniques, sous une réglementation»*, alors que sous une autre, il ne le pourrait plus, malgré des critères techniques similaires.

Le CNPA a également réclamé que l'on cesse d'entretenir la confusion entre véhicule endommagé (VE) et véhicule économiquement irréparable (VEI), comme c'est le cas depuis la circulaire ministérielle du 28 mai 2009 qui considère un seul et même parc de véhicules accidentés alors que VEI ne signifie pas forcément véhicule dangereux. En effet, les assureurs classent volontiers VEI un véhicule légèrement choqué mais dont l'âge et la valeur résiduelle seraient inadéquats au coût de la réparation. En somme, comme le SEAI par ailleurs (voir [«VE & sécurité routière : les propositions du SEAI au Ministère»](#)), le CNPA souhaite que le critère économique soit laissé aux seuls assureurs et n'implique plus la notion de sécurité.

### Le CNPA ferme sur la notion d'obligation de résultat

Toujours particulièrement attentif aux responsabilités de chacun des acteurs, expert comme réparateur, dans la recommandation et la réalisation des travaux, le CNPA a sensibilisé le comité à la clarification des champs de responsabilités de l'un et de l'autre. En séparant bien celles incombant, dans le droit commun, aux réparateurs et celles relevant des experts dans le cadre de la procédure VE.

*«Ainsi, les réparateurs respectant les dispositions prévues par la réglementation VE et réalisant toutes les réparations et tous les contrôles demandés par l'expert, dans les règles de l'Art, devraient pouvoir être déchargés de leur obligation de résultat dans ce cadre très précis», a réclamé le CNPA.*

#### **Histovec, ébauche d'un Carpass français ?**

Au-delà de la procédure VE, le comité de suivi VE a évoqué sérieusement l'idée d'un outil en ligne permettant aux propriétaires de véhicules d'occasion ou à un mandataire d'accéder aux informations relatives à l'historique technique et administratif du véhicule, afin de pouvoir les mettre à disposition de tout acheteur potentiel. L'ébauche d'un Carpass à la française, enfin ? De quoi permettre de sécuriser davantage la vente de véhicules d'occasion, de particulier à particulier, de particulier à professionnel (et inversement) ou directement entre pros.

Le dispositif disposerait même déjà de son petit nom : Histovec, pour "historique du véhicule". Accessible gratuitement et alimenté par les données renseignées dans le SIV, il permettra de connaître le parc roulant de manière encore plus fine, de diminuer considérablement les fraudes et d'améliorer la sécurité routière.

La prochaine réunion du comité de suivi VE, prévue selon toute vraisemblance pour le premier semestre 2019, permettra de confirmer ou d'infirmer les propositions qui ont été faites le 23 octobre.