

Faux VO/vrais VGE (suite) : d'autre(s) scandales(s) qui appellent d'autres mœurs ?

jeudi, 13 avril 2017

La révélation d'un deuxième scandale de faux VO/vrais VGE, les rumeurs d'autres et les estimations des enquêteurs dans les affaires en cours laissent imaginer un volume de véhicules dangereux plus important que prévu dans le parc roulant. Sur fond de baisse du nombre de procédures VE depuis 2011 et de coût de leur déclenchement pour les assureurs, ne faut-il pas revoir la grille d'entrée et de sortie du véhicule de la procédure VE ? Et remettre au centre des débats le respect des conditions de sécurité routière ?



Le

nombre de faux VGE étant hélas en croissance constante, ne faut-il pas tout revoir?

Oui, [l'affaire des 5 014](#) faux VO/vrais VGE a jeté le discrédit sur la profession d'expert en automobile. Et ceci par les seuls agissements de quelques [experts malhonnêtes](#). Oui, elle a aussi renforcé les doutes du grand public quant à l'honnêteté des réparateurs et vendeurs VO, déjà fréquemment attaqués sur ce point. Tout cela par la faute de quelques dépanneurs, garagistes et épavistes peu scrupuleux.

Mais la population la plus directement lésée dans ce scandale n'est autre que celle... des propriétaires des véhicules suspects. Ils ont vu, pour plusieurs centaines d'entre eux, leur automobile tout simplement [interdite de circuler](#), après nouvelle expertise. D'autant que la totalité des véhicules suspects dans l'affaire des 5 014 n'a pas encore été expertisée, loin de là. Malgré [la délégation de cette mission](#) à la Confédération française des experts en automobile (CFEA), qui s'en est acquittée dès les premiers mois suivant la révélation du scandale.

Une nouvelle affaire de faux VO/vrais VGE

Or, un nouveau scandale a été révélé en janvier par [L'Argus de l'Assurance](#), impliquant 1 200 véhicules cette fois. Et il s'en chuchote d'autres. Combien de centaines d'automobilistes risquent-ils donc à leur tour

de se retrouver privés de véhicule ? Et ils auront peut-être vu leur vie mise en danger en cas de non-conformité de leur véhicule aux règles de sécurité routière. Avant l'expert ou le réparateur, c'est donc bien le conducteur qui est le premier touché par ce type d'escroquerie. Touché au portefeuille. Touché dans sa mobilité. Touché potentiellement, aussi, dans son intégrité physique. D'où la nécessité de remettre la sécurité routière au centre du débat dans le cadre des procédures VE.

Ce qui ne serait pas toujours le cas sur le terrain, selon le CNPA. Paradoxalement, les experts en automobile seraient de moins en moins disposés à déclencher la procédure VE et toujours plus suspicieux quant au lien réel du dommage avec le sinistre pour le suivi duquel ils ont été mandatés, selon Yves Levaillant, président de la branche Carrossiers du CNPA. *« Nous avons des remontées régulières du terrain, relayant les réticences de certains professionnels de l'expertise à déclencher les procédures VE, explique-t-il. Moi-même, j'ai pu le constater dans mon agence Citroën, à Saint-Priest-en-Jarez. Le cas le plus récent concernait un dommage clairement lié au sinistre sur le train arrière d'un véhicule, pourtant cause automatique de déclenchement de la procédure VE. J'ai dû argumenter de longues minutes auprès de l'expert pour qu'il se décide enfin à le faire. »*

« Des procédures VE en baisse depuis 2011 »

Cette frilosité décrite par la branche Carrossiers du CNPA remonterait en réalité à... 2011 ! *« C'est depuis cette date que nous avons constaté une diminution progressive des procédures VE, reconnaît Yves Levaillant. En 2016 il y aurait eu environ 300 000 procédures VE enclenchées sur 4 millions de sinistres, mais nous n'avons pas les chiffres précis de la DSCR (Ndir : Délégation interministérielle à la sécurité et à la circulation routières). Ce n'est pourtant pas faute de les avoir demandés. »* Derrière cette baisse, les fédérations professionnelles de réparateurs y voient l'influence des compagnies et mutuelles qui assurent les véhicules, et mandatent pour la plupart l'expert lorsque leur assuré leur fait sa déclaration de sinistre. Car l'assureur est censé facturer à l'expert comme au réparateur leurs prestations effectuées dans ce cadre. Et c'est là où le bât économique blesse encore l'assureur, à en croire le CNPA.

« Après le décret 2009-397 du 10 avril 2009, et son arrêté d'application du 29 avril 2009, le nombre de procédures VE déclenchées par les experts a augmenté, naturellement, rappelle Yves Levaillant. Or, le décret n'a pas levé l'ambiguïté quant à la responsabilité du réparateur. Nous y sommes très attentifs car, au moment de la sortie du véhicule d'une procédure légale comme celle-ci, nous sommes tenus par une obligation de résultat. Nous avons donc ouvert des discussions avec la FFSA et le GEMA (Ndir : Réunies depuis mi-2016 au sein de la FFA, Fédération française de l'assurance) qui ont abouti en 2011. » Des discussions qui ont permis aux réparateurs d'obtenir la rémunération des points de contrôle demandés par l'expert dans le cadre de la procédure. Afin que rien ne soit laissé au hasard.

Trop cher pour l'assureur, le VE ?

En effet, en vertu de l'article [L441-3](#) du Code du commerce, *« tout achat de produits ou toute prestation de service pour une activité professionnelle doivent faire l'objet d'une facturation »*. C'est donc à une obligation légale que les réparateurs avaient demandé aux assureurs de satisfaire. *« Nous voulions une traçabilité totale des prestations effectuées dans ce cadre, pour préserver la responsabilité des pros, mais aussi pour que chaque prestation soit facturée et réglée par l'assureur »*, confirme Yves Levaillant.

Une fois obtenues de la FFSA et du GEMA, ces recommandations ont été mises en annexe des [chartes de](#)

[bonnes pratiques](#) experts/réparateurs signées par les syndicats de réparateurs avec l'ANEA, d'une part, et BCA Expertise, d'autre part. Afin de contraindre l'expert à renseigner tous les points de contrôle réclamés au réparateur, ainsi que les frais engagés et le temps passé par le pro sur chaque point.

« Depuis, le nombre des procédures VE a diminué, déplore le président de la branche Carrossiers du CNPA. D'un coup, la procédure s'est mise à coûter plus cher aux assureurs qui mandatent les experts suite à sinistre. » CQFD. Or, il en va de la sécurité routière de respecter la procédure VE. Comme le rappelle le site de la [Sécurité Routière](#), « dans le cadre de cette procédure les experts accomplissent une mission de service public. L'enjeu est un "enjeu de sécurité publique des biens et des personnes, donc de vies humaines" », est-il précisé. C'est pourquoi la branche Carrossiers du CNPA souhaiterait que soient revues les grilles d'entrée et de sortie de la procédure VE.

Le réparateur tout aussi pertinent

Face à un enjeu de sécurité publique, dans la logique des choses, les [considérations économiques](#) devraient passer au second plan. Et selon Yves Levaillant, « les réparateurs connaissent très bien les critères techniques débouchant sur une procédure VE, ils sont tout à fait capables d'identifier quand un véhicule doit être placé sous le coup de la procédure ou non ». L'expert, en l'occurrence, n'est donc pas le seul dont le regard est pertinent au moment du déclenchement ou non de la procédure VE. Et lorsque le débat se fait entre expert et réparateur sur un critère de dangerosité évident, derrière le désaccord revient fatalement la question économique. Une question sur laquelle l'ombre du mandant assureur plane, la plupart du temps.

Face à cette tendance à la diminution des procédures VE, la branche Carrossiers du CNPA appelle donc à remettre la sécurité routière au cœur du débat. Et à rendre le rôle technique de l'expert prioritaire par rapport à son rôle économique. « Nous avons d'ailleurs obtenu l'information d'un projet de décret visant à réaffirmer le rôle technique de l'expert, ce que nous soutenons, naturellement. Nous allons d'ailleurs transmettre au Ministère nos éléments pour éclairer au maximum les enjeux pour les usagers », souligne Yves Levaillant.

Si un tel décret venait à être publié, au moins les divers scandales de faux VO/vrais VGE auront-ils servi à réellement améliorer la sécurité routière.