

Témoignage – Faux VO/vrais VGE (suite): pour une liste légale des PRE pour VE

jeudi, 19 juillet 2018

Notre article sur [l'étrange renvoi du procès](#) d'un expert et d'un "casseur-réparateur" devant le TGI de Senlis (60) a reposé la question d'une liste définitive de pièces de réemploi autorisées dans la procédure VE, que réclame ardemment "Jeanmi", l'un de nos lecteurs, dont nous reproduisons ici le pertinent commentaire.



“Presque d’accord [avec votre article [“Faux VO/vrais VGE \(suite\) : étrange défense devant le TGI de Senlis”](#)] mais il y a un aspect juridique qui semble avoir été négligé...

“En effet, je suis à 100% pour que les experts vraiment véreux, remettant en circulation des véhicules mal réparés avec des trains tordus, des éléments mal soudés [...] soient sévèrement punis via notamment la commission avec une suspension définitive ! Mais le problème c’est qu’il faut des textes de loi pour pouvoir appliquer de telles sanctions, au niveau de la commission ou devant un tribunal !

“Pourquoi les juges ont-ils renvoyé le procès en cause ??? Parce qu’ils n’ont pas forcément de textes permettant de condamner l’expert en cause dans ce dossier et l’avocat en question a soulevé à juste titre le problème... Cela fait des années et des années que la fameuse liste des pièces autorisées et celles interdites a été établie par les syndicats... Elle devait être reprise par le législateur. Mais toujours rien... Officiellement, à ce jour, il n’y a toujours aucune pièce d’occasion formellement interdite en réparation VE, c’est dit et redit chaque année dans les stages

VE des experts !

“Comment se fait-il que ce point n’a toujours pas été réglé une bonne fois pour toutes ? Cela laisse la porte ouverte à ce genre de dérive, sans oublier qu’il faudra également apporter la preuve qu’un véhicule avec un boîtier d’airbag réinitialisé est vraiment défectueux (une telle intervention est autorisée chez certains constructeurs...).

“Je me permets aussi de rappeler que la fameuse [commission des experts](#) a elle-même été suspendue d’activité dans les années 2000 après que toutes les décisions prises par cette dernière aient été cassées en justice ! Pourquoi donc ? Même cause, même effet...

“Attention donc à ne pas faire que l’Histoire soit un éternel recommencement. Que l’on règle enfin les vrais problèmes de fond, à savoir accorder le libre choix aux assurés de choisir l’expert de leur choix, libéraliser enfin le marché des pièces neuves (il y a eu un autre papier à ce sujet il y a peu, mais aucune réaction des autorités... et pour cause – état actionnaire), ce qui aura pour effet de baisser le prix des pièces !

“Cela permettra aux experts “non assurances” de travailler un peu plus et de ne pas s’écarter du “droit chemin” !!!

Cela va redonner de l’activité à la réparation-collision, va produire de l’embauche, de la TVA et surtout, faire baisser le fameux coût pièces dont les assureurs se servent joyeusement pour mettre la pression sur les experts et les réparateurs !

“A bon entendeur (sans trop d’espoir...)”

Jeanmi

Il est vrai que le décret PIEC entré en vigueur [le 1^{er} janvier 2017](#) attend toujours son arrêté d’application pour permettre définitivement aux professionnels de la réparation automobile de «*proposer [à leurs clients] d’opter pour une réparation [de leur véhicule] à l’aide de pièces issues de l’économie circulaire*». A fortiori, de pièces de réemploi (PRE). Nous avons d’ailleurs rappelé, à la suite de nos confrères du [20 Heures de France 2](#), que le fameux texte en était à sa douzième version mais toujours en attente de promulgation...

Il est (toujours) vrai, aussi, que rien n’est tranché quant à la fameuse [liste de pièces de réemploi](#) autorisées dans le cadre de la réparation auto, et plus précisément dans le cadre de la remise en état des véhicules gravement endommagés (VGE). Entre partisans d’une liste “fermée”, c’est-à-dire excluant les organes de sécurité et les pièces y contribuant, et les tenants d’une ligne ouverte, naturellement pro-commerce et forcément contraire au monopole des constructeurs, le désaccord est toujours de mise. Un tel débat s’inscrit d’ailleurs naturellement dans l’épineuse question de la libéralisation du commerce des pièces captives, que nos confrères de [Mediapart](#) ont relancé cet été, au grand dam de [ces mêmes constructeurs](#).

Il n’empêche, toutefois, que s’affranchir des “recommandations constructeur” (ou celles de [leurs](#)

[fournisseurs première monte](#)), comme ont reconnu l'avoir fait l'expert et le “casseur-réparateur” suspectés d'avoir revendu comme VO des VGE réparés à l'emporte-pièce, revient d'une certaine manière à remettre totalement en question les fondements de la réparation automobile telle qu'elle existe aujourd'hui... Puisque c'est aux constructeurs qu'il revient de procéder à l'homologation et à la réception des véhicules mis sur le marché et en circulation.

S'opposer à ces préconisations revient, peu ou prou, à compromettre la façon dont les véhicules ont été réceptionnés ou homologués, et à rendre probablement impropre à la circulation les véhicules en question.

Comme d'habitude, nous vous tiendrons au courant...

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite