

## VGE mortel dans l'Essonne : Prison ferme pour l'expert et le remorqueur

dimanche, 18 décembre 2016

Le 7 décembre, le Tribunal de grande instance (TGI) d'Evry (91) a condamné un expert en automobile à 4 ans de prison dont 2 ferme, pour n'avoir pas suivi comme il se doit les réparations d'une Clio, classée VGE et revendue malgré tout comme VO, responsable de l'accident du conducteur et du décès de son passager en 2014. Le remorqueur, auteur des réparations en toute illégalité, a été condamné lui aussi à une peine de prison ferme assortie de sursis. Le Syndicat des experts en automobile indépendants (SEAI) se félicite de ces condamnations mais déplore que certains passent encore entre les mailles du filet.



***PRÉCISION DE LA RÉDACTION : en lieu et place de l'illustration ci-dessus, nous avons préalablement publié une photo de véhicules pris dans le stock de d'une entreprise de déconstruction. Malheureusement, cette entreprise était possiblement identifiable, bien qu'elle ne soit concernée en rien par les condamnations relatées dans cet article. Nous présentons toutes nos excuses au professionnel concerné et invitons nos lecteurs qui auraient pu s'en émouvoir de ne pas faire d'amalgame avec la précédente illustration...***

Début 2014, un jeune Francilien de 19 ans prénommé Vivien perdait le contrôle de sa Renault Clio, achetée d'occasion dans les Hauts-de-Seine (92) quelques jours plus tôt pour la somme de 9 900 euros. L'accident, survenu à Milly-la-Forêt, dans l'Essonne, avait coûté la vie à son meilleur ami et passager du jour, Baptiste. Convaincus d'un excès de vitesse fatal, les gendarmes avaient dû s'incliner devant une contre-expertise judiciaire révélant, en juin de la même année, que le véhicule roulait avec un essieu arrière d'occasion desserré et des soudures mal réalisées, incapables de tenir une vitesse de plus de 40 km/h.

Derrière le fait divers, une escroquerie savamment organisée avait ensuite été découverte. Le véhicule, avant d'être revendu comme VO, avait en réalité classé véhicule gravement endommagé (VGE) et était dans l'impossibilité de circuler. Malgré tout, le remorqueur et casseur qui avait acheté le véhicule à l'assureur pour 1 300 euros s'est chargé lui-même des réparations, à l'aide de pièces prélevées sur des véhicules hors d'usage de sa "casse" et avait obtenu d'un ami garagiste du 92 son cachet professionnel pour faire authentifier les travaux. Des travaux validés, ensuite, par le rapport de conformité d'un expert de sa connaissance, qui n'avait pas pris la peine d'effectuer un suivi des réparations dignes de la procédure VE, et avait laissé le garagiste vendre le véhicule à Vivien.

### Réclusion criminelle, sursis et fortes amendes

Le [7 décembre](#) dernier, les trois accusés comparaissaient pour homicide involontaire devant un parquet réclamant des sanctions «*exemplaires*». Le Tribunal de Grande instance (TGI) d'Evry –où seul le remorqueur était présent à l'énoncé du verdict– a prononcé des peines encore plus sévères à leur rencontre. A l'expert : quatre ans de prison dont deux ferme et 20 000 euros d'amende, ainsi que l'interdiction d'exercer sa profession. Au remorqueur : trois ans de prison, dont un an et demi ferme. Au réparateur, un an de prison avec sursis et 10 000 euros d'amende.

L'affaire fait bien évidemment écho au scandale des [5 014 faux VO/vrais VGE](#), révélé par une enquête de gendarmerie en juillet 2015 et actuellement en cours d'instruction. Mais elle révèle une fois encore combien les escroqueries en matière d'expertise et la fraude dans le domaine de la vente VO, en particulier dans la remise en état de VGE expertisés "de loin" par certains professionnels peu scrupuleux, est difficile à déceler et peut s'avérer tout à fait mortelle. L'avocat de Vivien, à l'issue du procès, a notamment appelé à modifier la loi pour assurer une «*vraie transparence*» lors de la cession d'un véhicule d'occasion, et à «*une surveillance réelle des experts*».

### Le SEAI sur l'offensive

Il y a trois mois, l'instance responsable de l'observance de la déontologie des experts en automobile et chargée des sanctions à l'égard de ceux qui s'en éloignent, la [CNEA](#) (Commission nationale des experts en automobile), a été réactivée par arrêté du Ministère de l'Intérieur. Une décision attendue par la profession, même si sa composition ne fait pas l'unanimité dans le métier d'expert, en particulier pour ce qui est du collège d'experts qui y sont nommés. Le Syndicat des experts en automobile indépendants ([SEAI](#)), dont aucun membre n'a été appelé à siéger à la CNEA, s'est néanmoins fendu d'une réaction incisive suite à la décision du TGI d'Evry.

*«Nous en étions restés à l'affaire de l'été 2015, "le scandale des épaves roulantes d'Ile-de-France", mais l'actualité judiciaire nous replonge dans le côté obscur de ce genre de trafic qui a malheureusement –et pour la première fois– coûté la vie à un jeune homme de 22 ans en 2014, déplore le jeune syndicat. Bien entendu, le SEAI ne peut que se féliciter de ce jugement mais souhaite rappeler que ce cas n'est pas un cas isolé et qu'ailleurs des scandales de plus grande ampleur (l'affaire des 3 experts interpellés en 2015 dans le Val d'Oise [et] impliqués dans l'affaire des 5 014 épaves) ne connaissent toujours pas une conclusion judiciaire en rapport avec la gravité des faits suspectés.»*

### Le problème des "agrément" d'assurance

Le SEAI, qui reconnaît par ailleurs le bien fondé d'avoir réactivé la CNEA, dit souhaiter «*y jouer un rôle actif en participant à la réécriture du code de déontologie, seule parade à la dérive malhonnête et dangereuse d'une minorité d'Experts*». Mais attention, un code de déontologie [commun à tous](#) les experts en automobile et approuvé par l'ensemble des syndicats les représentant, y compris ceux qui ne sont "agrés" par aucun assureur et que le SEAI entend représenter, contrairement à une majorité des experts syndiqués à l'ANEA ou travaillant pour BCA Expertise, deux structures ayant déjà des représentants siégeant à la CNEA.

“L'agrément” d'assurance, un autre obstacle à la totale indépendance des experts en automobile, tant le robinet des volumes d'expertises qui abreuve les experts “agrés” dépend des assureurs et du scoring qu'ils accordent à “leurs” experts. «*Peut-on accepter que seule une partie de la profession soit autorisée à exercer ?* interroge le SEAI. *Peut-on accepter que cette autorisation soit délivrée par le biais des assureurs sous l'appellation "agrément d'assurance" au mépris du droit commun et de la liste nationale des experts en automobile agrés par le ministère qui, elle, devient inutile ?*»

#### **Pas d'expertise de VGE sans avoir vu le véhicule**

Et le syndicat de souligner combien, pour des experts qui refusent la prétendue main tendue des assureurs, il peut être difficile de survivre sans tomber dans l'excès –anti-déontologique– de multiplier les expertises sans forcément voir les véhicules. «*Il faut affronter la réalité de la situation de notre profession sans langue de bois, tel est notre engagement pour la profession*», insiste le SEAI.

Pour qu'aucune pression économique ne soit de nature à biaiser l'exigence technique et de sécurité routière du métier d'expert, une partie de la profession réclame plus que jamais unité et fermeté face au carcan de la mesure des coûts, pour pouvoir retrouver la capacité d'exercer dignement en toute indépendance.