

VÉHICULES ÉCONOMIQUEMENT IRRÉPARABLES

Le nouveau système d'immatriculation malmène le dispositif en place

Depuis l'entrée en vigueur du nouveau Système d'immatriculation des véhicules (SIV), les conditions légales de remise en circulation des véhicules économiquement irréparables (VEI) ne sont plus toujours respectées. Pourtant, elles intéressent la sécurité routière, puisque, en principe, un VEI réparé ne sera réadmis sur les voies ouvertes à la circulation publique qu'après une expertise.



Philippe Ravayrol, avocat au barreau de Paris, diplômé de l'Institut des assurances de Paris, formateur IFOR2A pour le contrôle des véhicules endommagés

À l'origine, la loi n° 93-1444 du 31 décembre 1993 portant sur les véhicules endommagés irréparables (VEI) est destinée à faire obstacle au trafic des « cartes grises » qui alimente les réseaux de vols de voiture et contribue au renforcement de la sécurité routière par la mise en place d'un contrôle des réparations. À l'évidence, aujourd'hui, les mesures de sécurité publique envisagées par les articles L.327-2 et L.327-3 du code de la route sont malmenées par l'application informatique du Système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Pour mémoire, le dispositif est articulé en deux temps. La première phase est constituée d'une procédure d'offre d'indemnisation. Elle oblige les assureurs couvrant le risque automobile à présenter spontanément, pour le véhicule endommagé, une offre d'indemnisation en perte totale si le seuil fixé par la loi est atteint, c'est-à-dire si le mon-

tant des réparations est supérieur à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre (lire l'article d'Émilie Letocart-Calame, p. 19). Cette obligation incombe à une entreprise d'assurances à condition qu'elle soit tenue d'indemniser les dommages subis par un véhicule immatriculé (C. route, art. L. 327-1). Par la suite, l'assureur automobile concerné par un VEI informe l'autorité administrative compétente (préfecture ou ministère de l'Intérieur, via le SIV), qui applique les mesures de sécurité publique envisagée par la loi, selon que le propriétaire conserve ou pas son véhicule (C. route, art. L. 327-2 et L. 327-3).

■ La cession du VEI

Si le propriétaire du véhicule endommagé est d'accord pour le céder à l'assureur, il lui transmet un certificat de cession, le certificat d'immatriculation et un avis non-opposition (voir tableau p. 29). L'assureur retourne ledit

certificat au préfet du département où le véhicule a été immatriculé (C. route, art. L. 327-2). Cette communication intervient dans un délai de un mois à compter de l'accord entre l'assureur et le propriétaire du véhicule (C. route, R. 327-6).

Ensuite, l'assureur vend le véhicule à un acheteur professionnel en vue de sa destruction, de sa réparation ou de la récupération des pièces pour revente ou reconstruction (C. route, L. 327-2). Telles qu'elles sont fixées par la loi, ces quatre destinations possibles du véhicule classé économiquement irréparable s'imposent à l'assureur puis à l'acquéreur professionnel. Il en est ainsi lorsque le véhicule « déclaré techniquement réparable » a été cédé « pour réparation », l'acheteur étant alors tenu de le réparer ou de le faire réparer avant d'envisager sa revente à un acquéreur définitif. C'est précisément ce qui a déjà été tranché par la Cour de cassation (Civ. 2^e, 9 juillet 2009, n° 08-16.453, JA n° 810, septembre 2009, p. 30, note L. Namin).

Il est vrai que le respect de cette réglementation aboutit à une interdiction *de facto* de proposer à la vente en l'état cette épave économique à un acquéreur définitif qui n'est pas un professionnel. Cette interdiction, avant d'être reprise aujourd'hui sous ■■■

Le respect de la réglementation aboutit à une interdiction de facto de proposer à la vente en l'état cette épave économique à un acquéreur définitif qui n'est pas un professionnel.

l'article 9 de l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés (*JO*, 14 mai 2009), a d'ailleurs été entérinée dans la circulaire du 4 septembre 2003 (abrogée par la circulaire du 28 mai 2009) et confirmée par le Conseil d'État (12 janvier 2005, req. n° 261393).

Cela explique que pour contrôler le respect de ces destinations l'administration a pris l'habitude, depuis 1994, d'enregistrer une opposition au transfert du certificat d'immatriculation (OTCI) lorsqu'une épave est cédée à un assureur. En dépit du fait que cette mesure ne soit pas expressément visée par les textes, il faut admettre qu'elle est appropriée en la circonstance. En effet, cette opposition agit seulement sur la possibilité de remettre directement en circulation un véhicule endommagé au bénéfice d'un acheteur non professionnel (particulier, besoins propres de l'entreprise) sans qu'il ait été, au préalable, réparé par un professionnel de l'automobile.

■ Le SIV met en échec le volet sécuritaire de la loi VEI

La mise en place du nouveau système d'immatriculation des véhicules, le 15 avril 2009, chamboule la situation des VEI :

- la notion de préfecture du département d'immatriculation disparaît au profit de celle d'autorité administrative compétente (C. route, art. L. 322-1, L. 322-2 et L. 327-2 à L. 327-5). Le recours à cette formule générique permet d'effectuer l'ensemble des opérations administratives touchant les certificats d'immatriculation, non plus seulement auprès de la préfecture d'immatriculation, mais dans toute préfecture de département ou, par voie électronique, auprès du ministère de l'Intérieur;

L'application du nouveau processus a engendré un effet pervers: l'administration n'est plus en situation de contrôler efficacement les conditions de remise en circulation des véhicules endommagés irréparables.

- le certificat d'immatriculation suit le véhicule notamment lors des déclarations d'achats/déclarations de cessions successives entre les professionnels afin de fiabiliser la chaîne de propriété des véhicules (art. 10, arrêté du 9 février 2009, *JO* du 11 février);

- enfin, dans le cadre du SIV, les assureurs ont l'obligation de déclarer l'achat des véhicules de leurs assurés (C. route, art. R. 327-1). L'enregistrement de cette déclaration doit être fait conformément à l'article R. 322-4 du code de la route soit par voie électronique, si l'assureur y est habilité, soit par courrier auprès de la préfecture de son choix.

Suite à l'introduction de cette obligation de déclarer l'achat des véhicules, corrélativement à la règle selon laquelle le certificat d'immatriculation suit le véhicule, le sort de l'obligation de transmettre le titre de circulation dans le cadre de la procédure VEI s'est vite posé.

C'est une note d'information du ministère de l'Intérieur du 18 décembre 2009 relative aux modalités de mise en œuvre du nouveau SIV qui a traité cette question. Dorénavant, le certificat d'immatriculation est conservé par l'assureur qui effectue sa déclaration d'achat par télétransmission. Dans l'hypothèse où la déclaration d'achat serait adressée par courrier auprès des services de la préfecture, une fois l'opération enregistrée dans le SIV, l'autorité administrative doit retourner le certificat d'immatriculation tamponné à l'assureur.

En consacrant cette pratique conforme aux nouvelles modalités générales à observer (v. supra.) pour la cession et l'achat d'un véhicule déjà immatriculé, son application aux VEI engendre un effet pervers: l'administration n'est plus en situation de contrôler efficacement les conditions de remise en circulation des VEI.

Les opérations réalisées aujourd'hui par télétransmission, telle la déclaration d'achat, voire l'envoi du rapport d'expertise, ne permettent plus l'enregistrement d'une OTCI, qui, rappelons-le, n'a jamais été prévue par les textes, mais se justifiait par son intérêt pratique pour l'administration. Par conséquent, les conditions de remise en circulation des VEI dont les épaves sont cédées à un assureur puis revendues, échappent maintenant à l'administration. L'application informatique du SIV n'est pas en situation de les repérer.

Concrètement, cette faille ouvre une brèche à ce qu'un VEI puisse être cédé en l'état (avant les travaux de réparations) par un professionnel à un particulier (contra art. 9, arrêté du 28 avril 2009) ou encore qu'un VEI réparé soit remis en circulation sans même qu'un expert en automobile soit intervenu pour suivre et contrôler les réparations effectuées. Le volet sécuritaire de la loi du 31 décembre 1993 est ainsi mis en échec.

■ La conservation du véhicule

Si le propriétaire refuse de céder son véhicule à l'assureur ou, à défaut de réponse de sa part dans le mois qui suit la proposition de cession, l'assureur en informe le préfet du département du lieu d'immatriculation. Celui-ci procède alors à l'inscription d'une opposition à tout transfert de la carte grise, jusqu'à ce que le propriétaire l'ait informé que le véhicule a été réparé. Le préfet en informe le propriétaire par lettre simple (C. route, art. L. 327-2).

Les documents et objets à fournir pour la cession du véhicule à l'assureur dans le cadre d'une procédure de perte totale

■ Dans tous les cas

- Une déclaration de cession (Cerfa n°13754.02), sans rature, ni surcharge, datée et signée.
- Le certificat d'immatriculation (carte grise), barré, coin coupé, coupon non rempli, avec la mention « Vendu le ... », date et signature identiques à la déclaration de cession (C. route, art. R.322-4). Véhicule appartenant à Mr et Mme : les deux signatures sont requises. Si le véhicule appartient à une personne morale : nom et fonctions du signataire + tampon. Si la carte grise a été retirée par la police (VGE) : mêmes mentions sur l'avis de retrait délivré par l'autorité. Si le propriétaire a été contraint de la remettre en préfecture après l'accident : mêmes mentions sur la déclaration de remise.
- Le certificat de situation administrative (non-gage) de moins de quinze jours (limite de validité) ne faisant apparaître aucune opposition.
- Les deux jeux de clés s'ils n'ont pas été laissés dans le véhicule.

■ Les cas particuliers

- L'achat récent avec carte grise non transférée : faire le transfert au nom du nouveau propriétaire avant la cession (C. route, art. R.322-4).
- L'achat sous immatriculation étrangère non encore convertie : dédouaner le véhicule pour obtenir une immatriculation française avant cession et présenter une carte grise française.
- Un véhicule en location de longue durée ou en location avec option d'achat (LOA) : seul le loueur, à l'exclusion du locataire, est habilité à valider la cession.
- Un véhicule sous immatriculation diplomatique : produire un certificat de dédouanement (846A) du service des douanes (art. 6.II.a arr. 9 février 2009, modifié par art. 3 arr. 2 juin 2010).
- Un véhicule non conforme ayant fait l'objet d'un retrait de carte grise par la police : fiche d'immobilisation (circulation provisoire) délivrée par l'autorité de police (C. route, art. R.325-6).
- La carte grise est perdue ou volée : produire la déclaration aux autorités de police (Cerfa n°20.3228) qui tient lieu de carte grise (C. route, art. R.233-1, II et R.322-10) + Résultat d'identification de la carte grise fourni par la préfecture ou copie de celle-ci.
- Le véhicule a été volé puis retrouvé : fournir l'original du certificat ou procès-verbal de découverte délivré par les autorités de police (C. route, art. R.325-16) complété s'il y a lieu de la fiche de circulation provisoire (C. route, art. R.325-6).
- Le propriétaire est décédé : certificat d'hérédité délivré par le notaire. Tous les héritiers doivent avoir signé la déclaration de cession et la carte grise, à moins qu'ils aient tous désigné un mandataire pour le faire.

Source : Lionel Ray, consultant en assurances

Pour obtenir la levée de cette opposition, le propriétaire doit présenter un rapport d'expertise certifiant que ledit véhicule a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport d'expertise et qu'il est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité (C. route, art. L.327-3). Ce rapport doit attester que le véhicule n'a pas subi de transformation notable au sens de l'article R.321-16, ni de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur la carte

grise (C. route, art. R.327-1). Avec la mise en œuvre du SIV, ce cas de figure présente également une difficulté car si l'opération consistant pour l'assureur à faire inscrire la cession dans le SIV est en principe automatisée, en revanche la levée de cette « opposition VE » ne l'est pas. En effet, dans l'application SIV, l'inscription d'un second rapport permettant de lever l'opposition n'est possible que si le premier rapport de l'expert a été enregistré. Ce qui n'est jamais le cas, puisque aucun effet

n'est attaché à la transmission de ce rapport dans le SIV.

C'est pourquoi la levée de l'OTCI nécessite de saisir les services préfectoraux dans le SIV et de renseigner dans le système véhicule « dangereux non » et « réparable oui » pour que ce dernier puisse accepter la levée de l'opposition. Concrètement, le propriétaire assuré devra s'armer de patience pour parvenir à ses fins et surtout il devra présenter, en plus du rapport de conformité délivré par l'expert, le premier rapport d'expertise! ■ ■ ■