

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2003-55 du 4 septembre 2003  
relative aux véhicules économiquement irréparables**  
NOR : *EQUS0310215C*

*Références :*

Articles L. 327-1 à L. 327-3 (anciens articles L. 326-10 à L. 326-12) du code de la route, issus de la loi n° 93-1444 du 31 décembre 1993 modifiée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996 ;

Articles R. 326-6 à R. 326-9 du code de la route, issus du décret n° 97-77 du 27 janvier 1997 ;

Arrêté du 17 mars 1994 modifié par l'arrêté du 3 avril 1998.

*Mots clés :* véhicules économiquement irréparables, expertise, procédure, certificat d'immatriculation.

*Publication :* au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

*Destinataires :* préfets de département et préfet de police pour attribution, experts en automobile et assureurs pour information.

*Résumé :* la procédure relative aux véhicules économiquement irréparables (VEI) mise en place en 1993 et complétée en 1996 a un double objectif : renforcer la sécurité routière en empêchant un véhicule déclaré dangereux par une expertise d'utiliser sans contrôle préalable les voies ouvertes à la circulation publique ; lutter contre la criminalité organisée et les trafics liés aux réseaux de véhicules volés alimentés par des cartes falsifiées ou obtenues par fraude. Le dispositif de la circulaire prévoit, dans le détail, les modalités d'application de cette procédure. Il définit le rôle et les obligations de chacun des participants concernés que sont les propriétaires, les experts en automobile, les entreprises d'assurance et les professionnels de l'automobile (démolisseurs, broyeurs, réparateurs, récupérateurs de pièces détachées).

*Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets, Monsieur le préfet de police.*

**CIRCULAIRE RELATIVE AUX VÉHICULES  
ÉCONOMIQUEMENT IRRÉPARABLES  
SYNTHÈSE  
Base juridique**

La procédure des véhicules économiquement irréparables (VEI) a été mise en place par l'article 17 de la loi n° 93-1444 du 31 décembre 1993 et les articles L. 327-1 à L. 327-3 du code de la route correspondants. L'article L. 327-2 a été ensuite complété par l'article 33 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative au transport, afin de permettre aux assureurs la revente d'un VEI à un professionnel pour réparation.

Enfin le décret n° 97-77 du 27 janvier 1997 a fixé, notamment, les formalités préalables à la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ou à la levée de l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation après réparation du véhicule.

**Déroulement**

Lorsqu'un premier rapport d'expertise fait apparaître que le montant des réparations est supérieur à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre, les entreprises d'assurance, tenues à un titre quelconque d'indemniser les dommages à un véhicule, doivent proposer, au terme de ce dispositif, une indemnisation en perte totale avec cession du véhicule à l'assureur.

Face à cette proposition de l'assureur, le propriétaire du véhicule endommagé a une alternative :

*Céder son véhicule à l'assureur*

Dans ce cas, le véhicule est obligatoirement vendu à un professionnel pour destruction, réparation ou récupération des pièces en vue de la reconstruction d'un autre véhicule. Le préfet est informé de la décision du propriétaire par l'envoi des documents (carte grise et rapport) transmis par l'assureur.

Dès lors, le véhicule ne peut être remis en circulation que s'il a été déclaré techniquement réparable par un expert dûment qualifié inscrit sur la liste nationale des experts en automobile, sollicité par le professionnel. Cet expert, après avoir établi une méthodologie des réparations et assuré leur suivi, doit certifier que les réparations effectuées l'ont été dans les règles de l'art.

Dans l'hypothèse où le véhicule a été déclaré techniquement irréparable par le premier rapport d'expertise, le préfet procède à l'annulation de la carte grise.

### *Conserver son véhicule*

Le préfet, informé de cette décision, procède à l'opposition au transfert de la carte grise. Le véhicule ne peut faire à nouveau l'objet d'une cession que s'il a été déclaré techniquement réparable par l'expert en automobile dûment qualifié. Missionné par le propriétaire, l'expert en automobile, après avoir établi une méthodologie des réparations et effectué leur suivi, doit certifier que celles-ci ont été faites dans les règles de l'art par un professionnel.

Si le véhicule a été déclaré techniquement irréparable, le propriétaire procède à sa destruction selon les dispositions de l'article R. 322-9.

En effet, s'il refuse l'offre de l'assureur, le propriétaire reste soumis aux dispositions de l'article L. 311-1 du code de la route qui impose que « les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route ». Le non-respect des règles de sécurité peut, notamment, entraîner des « mesures de rétention, de mise en fourrière, de retrait de la circulation, voire d'aliénation ou de destruction du véhicule ».

Ce principe de sécurité routière répond donc au souci des pouvoirs publics de s'assurer que les véhicules, admis à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique lors de la première mise en circulation d'un modèle conforme à un type réceptionné, continuent à remplir les conditions requises pour lesquelles la carte grise a été délivrée.

Pour atteindre ces objectifs, la procédure VEI, procédure de sécurité routière, nécessite donc de faire appel à un expert en automobile qualifié. Elle relève de la réparation, c'est-à-dire que l'intervention menée sur le véhicule doit se faire à l'identique. Le véhicule doit rester conforme aux caractéristiques présentes au moment de sa réception et de la délivrance de la carte grise, ce qui souligne l'importance du rôle de l'expert en automobile.

Celui-ci, en présence du réparateur, doit déterminer les dommages au véhicule, établir la nature des réparations à effectuer et le coût des travaux, dont il doit s'assurer du suivi pour permettre éventuellement la remise en circulation du véhicule.

La présente circulaire a pour objet de préciser les modalités d'application de la procédure, les conditions de son déclenchement et les obligations des différents intervenants.

## PLAN DE CIRCULAIRE

### I. - CADRE GÉNÉRAL

#### I.1. **Champ d'application**

#### I.2. **Principe**

#### I.3. **L'expert en automobile**

- a) Qualification
- b) Rôle
- c) Rapport

### II. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI CÈDE SON VÉHICULE À L'ASSUREUR

#### II.1. **Véhicule techniquement réparable**

- a) Obligations du propriétaire du véhicule
- b) Obligations de l'assureur
- c) Obligations du professionnel
- d) Rôle de la préfecture
- e) Obligations de l'expert

#### II.2. **Véhicule techniquement irréparable**

- a) Obligations du propriétaire du véhicule
- b) Obligations de l'assureur
- c) Rôle du professionnel
- d) Rôle de la préfecture
- e) Obligations de l'expert

### III. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI SOUHAITE CONSERVER SON VÉHICULE

#### III.1. **Véhicule techniquement réparable**

- a) Obligations de l'assureur
- b) Rôle de la préfecture
- c) Obligations du propriétaire du véhicule
- d) Rôle de l'expert

#### III.2. **Véhicule techniquement irréparable**

- a) Rôle du propriétaire du véhicule
- b) Rôle de la préfecture

### IV. - RECEVABILITÉ DU RAPPORT D'EXPERTISE

#### IV.1. **Le premier rapport**

#### IV.2. **Le second rapport**

## Annexes

- I. - Critères d'irréparabilité des véhicules économiquement irréparables
- II. - Méthodologie requise dans le cadre de l'établissement du second rapport d'expertise
- III. - Lettre type (cas du propriétaire qui souhaite conserver son véhicule)
- IV. - Cas particuliers

### I. - CADRE GÉNÉRAL

#### I.1. Champ d'application

La procédure des « véhicules économiquement irréparables » s'applique à :

- tous les véhicules à moteur immatriculés en France, y compris les remorques ou semi-remorques conformément aux dispositions de l'article R. 322-1 du code de la route ;
- tout dommage causé à un véhicule. Par conséquent, elle ne se limite pas aux dommages causés à l'occasion d'un accident corporel. Elle vise aussi bien les dommages causés à l'occasion d'accidents quels qu'ils soient, tels que par exemple ceux causés par les intempéries (dégât des eaux, tempêtes, grêles, incendie, etc).

Pour être déclenchée, il convient que :

- le montant des réparations soit supérieur à la valeur du véhicule au moment du sinistre ;
- la valeur du véhicule assuré soit égale ou supérieure à 152,45 euros ;
- les dommages subis puissent être indemnisés en toute ou partie par l'entreprise d'assurance à un titre quelconque.

#### I.2. Principe

A la suite d'un dommage subi par un véhicule déclaré par l'assuré à l'assureur, ce dernier désigne un expert qualifié « véhicule gravement accidenté » (VGA) qui expertise le véhicule et lui adresse un premier rapport. Une copie de ce document est transmise également au propriétaire du véhicule en application de l'article R. 327-4 du code de la route.

Le nom d'un stagiaire expert, donc non agréé, peut, le cas échéant, apparaître sur ce rapport, mais il convient que le maître de stage, expert qualifié « VGA », mentionne ses nom et prénom ainsi que son numéro d'agrément.

Ce document, engage la responsabilité personnelle de l'expert en automobile. Il peut être transmis par voie télématique à l'entreprise d'assurance. Toute demande visant à substituer à ce premier rapport, un autre rapport dont les conclusions « techniques » seraient évidemment différentes, ne doit pas être prise en considération.

La remarque ci-dessus s'applique exclusivement à l'aspect technique lié au classement ou non du véhicule en VEI et s'il est classé comme VEI, s'il est techniquement réparable ou irréparable.

Le rapport d'expertise comporte des renseignements en relation avec le dommage qui ne se limitent pas à ceux relatifs à la procédure VEI, tels que des informations liées aux clauses de garantie du contrat non connues de l'expert au moment de son évaluation et qui lui sont communiquées ultérieurement.

En conséquence, il est possible qu'un autre rapport vienne se substituer sur ces points au premier rapport sans pour autant modifier les conclusions relatives à la procédure VEI. Dès lors, le principe est de considérer ce rapport ultérieur comme un premier rapport « définitif ».

L'assureur dispose de quinze jours pour proposer une indemnisation en perte totale et le propriétaire dispose quant à lui de trente jours pour donner ou non son accord à cette proposition.

#### I.3. L'expert en automobile

##### a) Qualification

Seuls les experts en automobile inscrits sur la liste nationale établie par la commission nationale des experts en automobile en application de l'article L. 326-3 du code de la route et dont le numéro d'agrément est suivi des lettres « VGA » (également valable pour les expertises VEI) sont habilités à intervenir dans la procédure et dans l'établissement des rapports.

Ces experts ont l'obligation, conformément aux dispositions de l'article R. 327-20 du code de la route, de suivre une formation continue triennale pour pouvoir bénéficier de cette qualification « VGA ». Toutefois, les nouveaux diplômés depuis moins de trois ans en sont dispensés. Il convient de s'assurer de cette qualification en vérifiant la réalité de l'inscription de l'expert sur la liste qui vous a été transmise par le secrétariat de la commission ou en cas de doute de contacter ce secrétariat.

En effet, un rapport peut mentionner un bon numéro d'agrément mais l'expert peut ne plus figurer sur la liste nationale soit parce qu'il ne remplit plus les conditions en vue de sa réinscription, soit parce qu'il a cessé toute activité soit que la commission a prononcé à son encontre une décision de suspension ou de radiation dans le cadre de ses pouvoirs disciplinaires.

Si vous constatez que des rapports sont établis par des experts non qualifiés « VGA » mais inscrits sur la liste, il convient de saisir par courrier le secrétariat de la commission nationale conformément aux dispositions de l'article R. 327-16 du code de la route.

S'il s'agit d'experts non inscrits sur la liste nationale, le procureur de la République sera également saisi par vos soins pour usage sans droit de la qualité d'expert en automobile susceptible de constituer l'infraction prévue et réprimée par les articles L. 326-8 du code de la route et 433-17 et 433-22 du code pénal.

## b) Rôle

L'expert qui est sollicité par l'assureur doit :

- identifier le véhicule ;
- constater et évaluer les dommages ;
- imputer les dommages ;
- évaluer la valeur du véhicule au moment du sinistre ;
- préciser si le véhicule est techniquement irréparable ou réparable. Dans ce dernier cas, il doit établir une liste des réparations susceptibles d'être effectuées.

L'ensemble de ces informations est contenu dans le rapport d'expertise. C'est au vu notamment de ces éléments que l'entreprise d'assurance va proposer la cession du véhicule en perte totale.

Si le véhicule a été déclaré techniquement réparable, la méthodologie de réparation est assurée par un expert qualifié VGA dans les conditions définies ci-dessous. Cet expert n'est pas obligatoirement celui qui a établi le premier rapport.

## c) Rapport

Il est rappelé qu'en application de l'article R. 327-4 du code de la route, le rapport quel qu'il soit, doit comporter, en particulier, outre les conclusions de l'expert, le rappel des différentes opérations d'expertise, l'indication des personnes présentes lors de l'examen du véhicule ainsi que leur qualité. Une copie de ce rapport doit être adressée au propriétaire du véhicule par l'expert ainsi que tout rapport complémentaire.

Dans le but de lutter contre les fraudes et les falsifications de documents, les rapports d'expertise comportant des surcharges ou des éléments manuscrits ne doivent pas être acceptés.

Compte tenu de la diversité des rapports qui vous sont présentés dans le cadre de la 2<sup>e</sup> phase de la procédure, il est prévu d'uniformiser la présentation du second rapport.

### II. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI CÈDE SON VÉHICULE À L'ASSUREUR

#### II.1. Véhicule techniquement réparable

##### a) Obligations du propriétaire du véhicule

Le propriétaire doit remettre à l'assureur, l'ensemble des documents suivants, en application de l'article R. 322-4 du code de la route :

- la carte grise à son nom barrée portant la mention : « vendu ou cédé le.... » et signée ;
- un certificat de cession indiquant que le véhicule n'est pas destiné à la destruction ;
- un certificat de situation administrative du véhicule (DSV = déclaration de situation administrative du véhicule).

##### b) Obligations de l'assureur

Si le véhicule a, au préalable, fait l'objet d'une opposition, l'assureur doit demander au titulaire de la carte grise de prendre toutes dispositions pour que l'opposition soit levée afin que la préfecture puisse ensuite inscrire au fichier la cession. Si le véhicule est gagé, il est rappelé que l'assureur en est informé et que ce gage n'empêche en aucun cas l'inscription d'une cession au fichier FNI.

L'assureur doit transmettre à la préfecture, dans un délai d'un mois à compter de l'accord du propriétaire (article R. 326-6 du code de la route), un dossier composé des documents mentionnés précédemment qui lui ont été remis par le propriétaire, accompagné du premier rapport d'expertise mentionnant que le véhicule est réparable.

L'assureur doit vendre le véhicule à un acheteur professionnel (démolisseur, broyeur, réparateur ou récupérateur de pièces détachées,...) en application de l'article L. 327-2 du code de la route pour :

- destruction ;
- réparation ;
- récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction d'un autre véhicule.

Il doit l'informer que le véhicule fait l'objet de la procédure VEI. A cette fin, il lui communique les copies de la carte grise et du rapport d'expertise ou tout au moins la première page sur laquelle figurent les conclusions techniques liées à la réparabilité technique ou non du véhicule.

##### c) Obligations du professionnel

Votre attention est attirée sur les termes de l'article L. 327-2 du code de la route rappelés ci-dessus, qui apporte des précisions sur le « devenir du véhicule » dès lors qu'il sera en possession d'un acheteur.

Après acquisition d'un véhicule déclaré VEI, le professionnel va être confronté aux obligations liées aux conclusions de l'expert. Il en est ainsi lorsque le véhicule, « déclaré techniquement réparable », a été cédé « pour réparation ».

Par conséquent, le professionnel acquéreur doit, s'il désire le faire réparer, faire appel à un expert qualifié afin de satisfaire aux obligations fixées par la loi. C'est une fois remis en état, dans les conditions définies ci-après, que ce véhicule peut faire l'objet d'une nouvelle immatriculation, et être cédé à un nouveau propriétaire autre qu'un professionnel.

Des difficultés pouvant se présenter liées au fait que « le professionnel acquéreur du véhicule endommagé » n'est pas

obligatoirement un réparateur qualifié, il est admis des ventes successives entre professionnels sous réserve que chacune de ces ventes fasse l'objet d'une déclaration d'achat.

Ces obligations se déclinent ainsi qu'il suit :

1. Le professionnel, en application de l'article R. 322-4 du code de la route, doit adresser dans les quinze jours suivant l'acquisition du véhicule une déclaration d'achat au préfet du département du lieu d'immatriculation pour enregistrement au fichier national des immatriculations (FNI) ainsi qu'un certificat de situation administrative du véhicule afin d'obtenir le récépissé appelé RDV (récépissé de déclaration du véhicule) correspondant à l'achat de ce véhicule. Ce récépissé est délivré par les services préfectoraux, contient outre les caractéristiques du véhicule, le nom du professionnel de l'automobile acquéreur de ce véhicule auprès de l'entreprise d'assurance.

2. Le professionnel doit faire appel à un expert en automobile qualifié « VGA » s'il désire faire réparer le véhicule (article L. 327-2 du code de la route).

3. Le certificat de cession établi par le professionnel de l'automobile doit être postérieur au rapport d'expertise.

#### d) Rôle de la préfecture

1. Au vu du dossier complet transmis par le propriétaire, la préfecture enregistre au FNI la cession à l'assurance. La déclaration d'achat du professionnel peut être enregistrée même si la cession au nom de l'assureur ne l'est pas encore.

2. La préfecture délivre le récépissé appelé RDV au professionnel en retour de la déclaration d'achat. Toutefois, le RDV ne doit être délivré au professionnel qu'à partir de l'enregistrement de la cession à l'assurance.

3. La préfecture délivre une nouvelle carte grise au vu d'un dossier comportant les pièces suivantes :

- une demande de carte grise sur l'imprimé réglementaire ;
- les pièces justificatives d'identité ;
- le volet A de la dernière déclaration d'achat enregistrée par la préfecture du lieu d'immatriculation ;
- un certificat de situation administrative du véhicule (DSV) ;
- le récépissé de déclaration du véhicule (RDV) ;
- une copie du premier rapport d'expertise ;
- l'original du second rapport d'expertise ;
- la preuve d'une visite technique favorable en cours de validité pour les véhicules qui y sont soumis.

#### e) Obligations de l'expert

Compte tenu de ce qui précède, il est demandé à l'expert sollicité par le professionnel, d'attester dans le second rapport que :

- « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 327-2 du code de la route) ;
- « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 327-2 du code de la route) ;
- « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route).

L'expert engage sa responsabilité personnelle lorsqu'il délivre son second rapport de conformité « VEI ». Il doit par conséquent s'assurer que les réparations qu'il a prescrites sont correctement effectuées. Cette responsabilité oblige l'expert en automobile à intervenir in situ pour suivre les travaux de réparation avant d'établir le second rapport.

Pour remplir sa mission, il appartient à l'expert en automobile, au cours de ses visites de suivi, de s'entourer de tous les moyens techniques mis à sa disposition (instruments de mesure) et de faire toutes investigations utiles (communication de factures d'achat, de pièces, de bons de magasin, de fiches d'atelier, des résultats de contrôles de freinage, de la géométrie...) pour attester que la réparation des organes de sécurité touchés (prévue dans le premier rapport) a été réalisée, et surtout que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

Les différentes étapes de sa démarche lui permettant de répondre à ses obligations sont notamment celles énumérées à l'annexe II de la présente circulaire.

Le respect strict de la procédure décrite ci-dessus permet à l'expert de se conformer à ses obligations et de démontrer qu'il a bien mis tout en œuvre pour garantir la sécurité du véhicule tant pour ses passagers que pour les autres usagers utilisant les voies ouvertes à la circulation publique.

## II.2. Véhicule techniquement irréparable

### a) Obligations du propriétaire du véhicule

Celui-ci doit remettre à l'assureur (article R. 322-4 du code de la route) les documents suivants :

- la carte grise barrée portant la mention « vendu le... » ou « cédé le... » et signée ;
- un certificat de cession indiquant que le véhicule est destiné à destruction ;
- un certificat de situation administrative du véhicule (DSV) ou figurent des informations éventuelles relatives à une opposition ou à un gage. L'inscription d'un gage ne fait pas obstacle à l'inscription d'une cession au fichier FNI.

### b) Obligations de l'assureur

1. L'assureur, en application de l'article R. 326-7 du code de la route, transmet au préfet les documents remis par le

propriétaire.

Au vu de ces documents, le préfet procède à l'inscription de la destruction administrative du véhicule.

Si le véhicule a, au préalable, fait l'objet d'une opposition, l'assureur doit demander au titulaire de la carte grise de prendre toutes dispositions pour que l'opposition soit levée afin que la préfecture puisse ensuite inscrire au fichier la cession. Si le véhicule est gagé, il est rappelé que l'assureur en est informé et que ce gage n'empêche en aucun cas l'inscription d'une cession au fichier FNI.

2. L'assureur a l'obligation de vendre le véhicule à un acheteur professionnel pour :

- destruction ;
- récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction d'un autre véhicule.

#### c) Rôle du professionnel

1. Destruction.

Lorsqu'un tel véhicule est récupéré par un professionnel, ce dernier est informé par le certificat de cession que le véhicule lui a été cédé pour destruction et que sa carte grise a été administrativement annulée.

Le véhicule n'existe plus en tant que « véhicule identifié » pouvant circuler. Il est composé d'éléments et de pièces qui servent à la composition d'un autre véhicule. La phase ultime de la procédure VEI est terminée.

2. Récupération des pièces.

Dans l'hypothèse où les pièces sont récupérées en vue d'une reconstruction d'un autre véhicule sur une base différente (changement de coque ou de châssis), ce nouveau « véhicule », doit pour être autorisé à circuler, faire l'objet d'une réception à titre isolé dès lors que le véhicule est démuné de carte grise. La mention « véhicule reconstruit » est portée sur la carte grise de ce nouveau véhicule ainsi que lors de toute transaction ultérieure.

Dans toute autre situation où la base du véhicule d'origine (coque ou châssis) a été conservée, il s'agit de réparation et non de récupération. La réception ne se justifie donc pas.

#### d) Rôle de la préfecture

1. Au vu des pièces transmises par l'assureur, vous devez procéder à l'inscription de la destruction administrative du véhicule.

2. Un véhicule déclaré techniquement irréparable par le premier rapport ne peut être réparé et faire l'objet ultérieurement d'une réception à titre isolé (RTI). En conséquence, il convient de rejeter toute demande d'immatriculation de véhicule déclaré irréparable et dont un second rapport d'expertise vient en contradiction avec les conclusions du premier.

3. Si vous êtes confrontés à cette situation, il convient d'engager une procédure à l'encontre de l'expert auteur du second rapport en saisissant le secrétariat de la Commission nationale conformément aux dispositions de l'article R. 327-16 du code de la route et en joignant toutes les pièces du dossier.

### III. - CAS DU PROPRIÉTAIRE QUI SOUHAITE CONSERVER SON VÉHICULE

Les dispositions de l'article L. 311-1 du code de la route impliquent que tout véhicule admis à circuler doit notamment être entretenu, voire réparé de façon « à assurer » la sécurité des usagers de la route.

L'utilisation d'un véhicule non conforme sur la voie publique constitue non seulement une infraction au code de la route mais est de nature à engager la responsabilité de son propriétaire si les dysfonctionnements constatés ont participé à la réalisation de l'accident ou à l'aggravation de ses conséquences.

Outre les aspects liés à la sécurité des véhicules, un des objectifs de la procédure VEI est de permettre à l'administration de récupérer la carte grise autorisant un véhicule à circuler dès lors que ce véhicule est impropre à la circulation.

Telle est la situation dans la partie de la procédure décrite ci-dessus (cas du propriétaire qui cède son véhicule à l'assureur).

Toutefois, dans le cas où le propriétaire souhaite conserver son « bien », la seule possibilité est d'empêcher toutes les transactions sans garantie au regard de la sécurité. C'est la raison pour laquelle il est prévu une opposition au transfert de la carte grise, opposition pouvant être levée dans des conditions bien définies.

L'opposition au transfert est liée au véhicule. Par conséquent, s'il y a eu vente avant que la procédure ne soit enregistrée par la préfecture, c'est le nouveau propriétaire qui assume les conséquences de cette transaction.

#### III.1. Véhicule techniquement réparable

##### a) Obligations de l'assureur

A la suite de l'envoi de la lettre informant le propriétaire que le véhicule fait l'objet d'une procédure spécifique, l'assureur doit, au vu du refus de cession émis par le propriétaire ou en cas de non réponse dans le délai imparti de trente jours, avertir le préfet du département du lieu d'immatriculation et lui communiquer copie du premier rapport d'expertise dans le délai de trente jours (article L. 326-12 du code de la route).

##### b) Rôle de la préfecture

La préfecture enregistre, au vu de cette information, une opposition au transfert de la carte grise. Un changement de propriétaire dans la période qui précède l'envoi par l'entreprise d'assurances de la lettre précitée n'est pas un obstacle à l'inscription de l'opposition.

La préfecture informe le propriétaire du véhicule par lettre simple (modèle fixé à l'annexe IV) des conséquences de cette opposition, en lui précisant, d'une part, les dispositions de l'article L. 311-1 du code de la route et, d'autre part, les conditions nécessaires pour la levée de l'opposition au transfert de la carte grise (article L. 327-3 du code de la route), soit :

- s'il désire faire réparer le véhicule, la nécessité de faire appel à un expert en automobile dûment qualifié avant d'entreprendre toute réparation. Seule la présentation du rapport d'expertise attestant de l'effectivité des réparations dans les conditions définies à l'annexe II permet de lever cette opposition ;

- s'il souhaite détruire le véhicule, les obligations découlant des dispositions de l'article R. 322-9 du code de la route.

La préfecture, suivant la décision du propriétaire, soit :

- lève l'opposition au vu du rapport de l'expert établi dans les conditions définies en annexe II et attestant que :

- « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route) ;

- procède à la destruction administrative du véhicule dès réception de la carte grise.

#### c) Obligations du propriétaire du véhicule

Le propriétaire qui refuse la cession à l'assureur ou qui ne répond pas dans le délai prescrit de trente jours à l'assureur, doit :

- s'il souhaite faire réparer son véhicule, faire appel à l'expert en automobile qualifié. Dans ce cas, les réparations doivent être effectuées par un professionnel ;

- s'il souhaite détruire son véhicule, informer la préfecture de son domicile en lui adressant dans les quinze jours une déclaration de destruction accompagnée de la carte grise (article R. 322-9 du code de la route)

#### d) Rôle de l'expert en automobile

Les obligations de l'expert découlent des dispositions de l'annexe II et conduisent à l'établissement d'un second rapport attestant que :

- « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 326-11 du code de la route) ;

- « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route).

### III.2. Véhicule techniquement irréparable

Il s'agit des véhicules se trouvant dans la situation décrite à l'annexe I.

#### a) Rôle du propriétaire du véhicule

Le propriétaire a la possibilité de détruire le véhicule. Dans ce cas, il doit informer la préfecture de son domicile en lui adressant dans les quinze jours une déclaration de destruction accompagnée de la carte grise (article R. 322-9 du code de la route).

#### b) Rôle de la préfecture

Elle procède à la destruction administrative du véhicule. Il est rappelé qu'en aucun cas un véhicule déclaré techniquement irréparable par le 1<sup>er</sup> rapport ne peut être réparé et faire l'objet ultérieurement d'une réception à titre isolé (RTI).

En conséquence, il convient de rejeter toute demande d'immatriculation de véhicule déclaré irréparable et dont un second rapport d'expertise vient en contradiction avec les conclusions du premier.

## IV. - RECEVABILITÉ DU RAPPORT D'EXPERTISE

L'article R. 327-4 du code de la route fixe le cadre général du contenu du rapport d'expertise en son premier alinéa. A ce contexte général doivent être ajoutées certaines spécificités relatives à la procédure VEI.

### IV.1. Le premier rapport

Transmis par l'expert le plus souvent par voie télématique aux entreprises d'assurance, ce rapport vous est envoyé sur support papier édité par les entreprises d'assurance.

Conformément à une convention signée le 24 juin 2002 entre le ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et la fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) ainsi que le groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA), il est prévu la télétransmission du premier rapport. Une expérimentation dans ce sens devrait être mise en œuvre dans le courant de l'année, avant la généralisation de ce dispositif, dont vous serez informés en temps utile. Cette transmission sera sécurisée.

Dans l'hypothèse où effectivement est utilisée la voie télématique pour la transmission à l'assureur, il paraît difficile, s'agissant de techniques permettant de réduire les délais de transmission (et par voie de conséquence de règlement d'un sinistre), d'exiger qu'apparaissent sur ce rapport la signature de l'expert et son cachet ou celui du cabinet.

C'est pourquoi, il vous est demandé d'accepter, après vérification, un rapport de ce type avec seulement les références de l'expert (nom prénom, numéro d'agrément et références du cabinet). Il appartient à ce dernier de conserver le rapport original signé et certifié.

## IV.2. Le second rapport

Le second rapport d'expertise n'est pas défini de façon harmonisée. Par conséquent, son contenu et sa présentation diffèrent d'un expert à un autre.

Cependant, ce document est important, puisqu'il va permettre soit la ré-immatriculation du véhicule soit la levée de l'opposition au transfert de la carte grise.

Il constitue l'aboutissement, après accord du propriétaire, d'une méthodologie établie contradictoirement avec le réparateur sur la base des évaluations contenues dans le premier rapport et sur d'autres aspects, éventuellement découverts après démontage, touchant notamment à la sécurité.

L'article R. 327-4 du code de la route fixe le cadre général du contenu du rapport d'expertise en son premier alinéa. A ce contexte général, doivent être ajoutées certaines spécificités relatives à la procédure VEI.

En attendant la mise en place d'un rapport harmonisé disposant d'un numéro CERFA qui lui aura été attribué, il est important que le rapport contienne :

1. Les informations générales relatives :
  - au véhicule, c'est-à-dire tous les critères d'identification figurant sur la carte grise complétés par l'appellation commerciale du véhicule, le kilométrage et sa couleur ;
  - au propriétaire (cas du véhicule conservé par le propriétaire), c'est-à-dire les nom, prénom et adresse ;
  - à l'ancien propriétaire (pour le cas de la cession à l'assureur), c'est-à-dire les nom, prénom et adresse ;
  - au nom du destinataire du rapport tel que le professionnel (dans le cas d'une cession à l'assureur) ou le propriétaire (dans le cas d'un véhicule conservé par ce dernier) ;
  - aux coordonnées du réparateur (raison sociale, adresse et numéro siret) ;
  - aux références du premier rapport d'expertise (date, références de l'expert en automobile qui l'a établi, à savoir la raison sociale, l'adresse et le numéro d'agrément)
2. Les renseignements particuliers liés au suivi de la réparation et à son contrôle :
  - les différentes étapes (dates) du suivi des réparations avec le nom des personnes présentes et le ou les lieux de réparation ;
  - la partie relative à l'attestation de conformité :
    - « les réparations touchant à la sécurité prévues dans le premier rapport ont bien été effectuées » (article L. 326-11 du code de la route) ;
    - « le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité » (article L. 326-11 du code de la route) ;
    - « le véhicule n'a pas subi de transformations notables ou de nature à modifier les caractéristiques mentionnées sur le certificat d'immatriculation » (article R. 326-9 du code de la route).
3. Les informations spécifiques concernant l'expert :
  - les nom et prénom de l'expert en automobile suivi de son numéro d'agrément sur la liste nationale ;
  - ses coordonnées (adresse, téléphone, télécopie, mél).

Tout rapport doit être signé, daté par l'expert en automobile et comporter son cachet ou celui de son cabinet.

Une certaine vigilance est de rigueur. C'est ainsi qu'il convient de refuser tout rapport ne comprenant pas les informations indiquées dans la présente circulaire et notamment :

- ne comportant pas les coordonnées précises de l'expert ;
- comportant des mentions manuscrites autres que la signature ou des ratures ;
- ayant un en-tête du ministère avec le logo « sécurité routière », utilisé à tort par certains ;
- tout rapport venant infirmer les conclusions du premier rapport sur l'irréparabilité du véhicule.

En cas de doute sur les conditions dans lesquelles les réparations auraient été effectuées, les conditions de l'établissement du rapport ou tout autre élément de nature à porter préjudice, notamment à la sécurité, il vous appartient de vous entourer de toutes les garanties nécessaires.

Si celles-ci ne peuvent être obtenues, vous devez opposer un refus à la demande de remise en circulation du véhicule ou de la levée de l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation qui vous est présentée.

Vous voudrez bien me faire part des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de ces dispositions.  
La présente circulaire annule et remplace la circulaire NOR INT 95 00110 C du 30 mars 1995 et la circulaire n° 97-68 du 19 août 1997.

Fait à Paris, le ...

Pour le ministre de  
l'équipement,  
des transports, du logement,  
du tourisme et de la mer  
et par délégation :  
*Le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières,*  
R. Heitz

Pour le ministre de l'intérieur,  
de la sécurité intérieure  
et des libertés locales  
et par délégation :  
*Le directeur des libertés  
publiques  
et des affaires juridiques,*  
S. Fratacci

#### ANNEXE I CRITÈRES D'IRRÉPARABILITÉ DES VÉHICULES ÉCONOMIQUEMENT IRRÉPARABLES\*

Sont considérés comme « techniquement irréparables » les véhicules qui remplissent un des six critères objectifs décrits ci-dessous :

1. Véhicules complètement brûlés ; c'est-à-dire les véhicules dont le compartiment moteur et l'habitacle sont détruits.
2. Véhicules immergés au-dessus du tableau de bord (à l'exception de motos qui doivent, en cas d'immersion, être examinées au cas par cas).
3. Véhicules dont un élément de sécurité ci-après, n'est, à dire d'expert, ni réparable, ni remplaçable :
  - tous les éléments de liaison au sol (roues, pneumatiques), de suspension, de direction, de freinage et leurs organes de commandes ;
  - les fixations et articulations des sièges ;
  - les coussins gonflables, prétentionneurs, ceintures de sécurité et leurs éléments périphériques de fonctionnement ;
  - la coque, le châssis et le cadre (pour les deux-roues).
4. Véhicules dont tout ou partie des éléments de structure et de sécurité sont atteints de défauts techniques irréversibles (vieillesse des métaux, amorces de ruptures multiples, corrosion perforante excessive ; etc).
5. Véhicules dont la réparation nécessite l'échange de l'ensemble moteur-boîte et coque ou châssis ou cadre (pour les deux-roues) qui entraîne la perte de leur identité d'origine.
6. Par assimilation véhicules qui sont définitivement non identifiables, après épuisement des moyens de recherche et des démarches permettant de les identifier.

\* Il est précisé, cependant, que ces critères ne s'appliquent pas aux véhicules dits « de collection »

#### ANNEXE II MÉTHODOLOGIE REQUISE DANS LE CADRE DE L'ÉTABLISSEMENT DU SECOND RAPPORT D'EXPERTISE **Première étape de la méthodologie**

- L'expert sollicité par le professionnel ou par le propriétaire doit :
- examiner impérativement le rapport du premier expert avant toute démarche afin de s'assurer de la « réparabilité technique du véhicule » ;
  - informer le propriétaire « mandant » quel qu'il soit (professionnel de l'automobile, particulier, etc.) des conséquences de l'application de la procédure et notamment de l'éventualité d'une remise en état d'éléments de sécurité autres que ceux endommagés dans le sinistre et qui pourraient s'avérer défectueux au moment des contrôles (conséquence des obligations résultant des articles L. 327-2 et R. 327-2 du code de la route) ;
  - expertiser le véhicule dans l'état où il se trouve contradictoirement avec le réparateur chargé de la remise en état ;
  - valider, modifier ou établir le cas échéant « l'estimation détaillée des réparations à effectuer avant démontage », définissant la méthodologie et évaluant les travaux à effectuer sur le véhicule contradictoirement avec le garagiste réparateur ;
  - définir de la même manière les opérations de contrôles des éléments de sécurité autres que ceux endommagés dans le

sinistre.

## Deuxième étape de la méthodologie

L'expert doit visiter le véhicule à tous les stades de la réparation : avant, pendant et après travaux (au minimum trois visites). Selon la nature de la réparation, la première et la deuxième visite peuvent ne faire qu'une. C'est à l'expert d'en apprécier l'opportunité. Toutefois, si des opérations de restructuration sont prévues, les trois visites sont obligatoirement distinctes.

Un procès-verbal de suivi fait mention des différentes étapes du suivi de la réparation. Sont mentionnés les différents documents échangés et l'identification du matériel utilisé.

Les différents intervenants apposent leur signature à chaque étape.

1. La première « visite de suivi » obligatoire s'effectue lorsque le véhicule est démonté. Si des opérations de restructuration sont prévues, le véhicule doit être sur banc de contrôle lors du passage de l'expert.

2. La deuxième « visite de suivi » s'effectue en cours de réparation, l'expert fait procéder à tous les démontages nécessaires aux contrôles et mesures statiques et dynamiques des éléments de sécurité. Si des opérations de restructuration sont prévues, cette visite doit avoir lieu avant toute application de produits (corps creux, insonorisants, anticorrosion, etc.).

3. La troisième visite, « visite d'acceptation du véhicule ».

Elle inclut sous le contrôle visuel de l'expert :

- a) Le contrôle du véhicule ;
- b) Un relevé des mesures ;
- c) L'interprétation des mesures par l'expert ;
- d) L'essai du véhicule par une personne habilitée (réparateur, contrôleur, expert).

Cette troisième visite comporte :

- a) Le contrôle technique réglementaire tel que prévu par l'article R. 323-6 du code de la route, ou volontaire pour un véhicule de moins de 3 ans et demi ;
- b) Un relevé de freinage obligatoirement avec pédomètre ;
- c) Un relevé de la géométrie complète des trains roulants sur un banc quatre têtes.

Les bancs utilisés doivent être capables d'imprimer automatiquement des tickets sur lesquels figurent aussi l'immatriculation du véhicule et son kilométrage.

Le résultat des mesures ne constitue pas en soi la validation de l'« acceptation » du véhicule. C'est œuvre d'expert d'interpréter les résultats en se fondant sur les mesures, les données constructeur, l'essai, etc.

Les résultats de ces contrôles ne doivent pas être seulement un constat de fonctionnement correct à un instant donné mais doivent également définir une pérennité normale des éléments contrôlés.

*Attention* : les dispositions concernant les véhicules, le contrôle technique et le relevé de la géométrie des trains roulants visent les véhicules dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes. Pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, seul le relevé de la géométrie des trains roulants est nécessaire. Pour les deux roues, seul un document de traçabilité d'alignement des roues est nécessaire.

L'expert doit conserver toutes les preuves de ses différentes interventions, notamment des photographies prises au cours des différentes étapes du suivi et qui viennent en appui du procès-verbal, des documents contradictoires et des relevés de mesures. L'ensemble de ces documents doit être conservé pendant dix ans.

Le deuxième rapport d'expertise synthétise l'ensemble des étapes consignées dans le procès verbal de suivi.

### ANNEXE III

#### LETTRE TYPE POUR LE CAS DU PROPRIÉTAIRE SOUHAITANT CONSERVER SON VÉHICULE

Monsieur,

En application de l'article L. 327-1 du code de la route relatif à la procédure des véhicules économiquement irréparables, vous avez refusé la proposition de votre assureur tendant à ce que vous lui cédiez votre véhicule, ou vous n'avez pas répondu à sa proposition dans le délai de trente jours prévu par l'article L. 327-3 du code de la route.

Dans ces conditions, je vous informe que votre véhicule fait l'objet d'une opposition au transfert de votre certificat d'immatriculation. En conséquence, vous ne pouvez plus vendre votre véhicule.

Je crois devoir attirer votre attention sur les dispositions contenues dans l'article L. 311-1 du code de la route qui précise que « les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route ».

Le non-respect des règles de sécurité est de nature à entraîner, en application de l'article L. 325-1 du code de la route, des mesures d'immobilisation, de mise en fourrière, de retrait de la circulation, et, le cas échéant, d'aliénation ou de destruction du véhicule.

Votre décision de conserver le véhicule entraîne les conséquences suivantes, dans la mesure où, au vu du rapport de l'expert, votre véhicule a été déclaré... (cf. note 1) ou (cf. note 2) suivant la situation.

Si vous souhaitez le faire réparer, il vous appartient de vous rapprocher d'un expert en automobile qualifié inscrit sur la liste nationale des experts en automobile qui, contrairement avec le réparateur, établira une méthodologie des

réparations à effectuer et en assurera le suivi. En effet, la levée de l'opposition au transfert de votre certificat d'immatriculation ne peut être effectuée qu'au vu d'un second rapport établi par un expert agréé « véhicule gravement accidenté » (VGA) accompagnée d'une photocopie recto verso de votre pièce d'identité.

Si vous ne souhaitez pas effectuer les réparations, vous avez la possibilité en application de l'article R. 322-9 du code de la route de le détruire en me renvoyant rapidement la déclaration de destruction et la carte grise.

Vous avez la possibilité, en application de l'article R. 322-9 du code de la route, de détruire votre véhicule. Vous voudrez bien renvoyer rapidement à mes services la déclaration de destruction accompagnée du certificat d'immatriculation.

#### ANNEXE IV CAS PARTICULIERS

1. Carte grise détruite à l'occasion du dommage qui a conduit à classer le véhicule en VEI.

Il n'y a pas lieu d'établir un duplicata.

2. Carte grise au nom d'un précédent propriétaire.

Si le sinistre a eu lieu pendant la période de 15 jours durant laquelle il est possible de circuler sous couvert de la carte grise portant mention de la mutation, le nouveau propriétaire n'a pas à faire établir une carte grise à son nom préalablement à la cession du véhicule à l'assureur.

Si le sinistre a lieu postérieurement à cette période de quinze jours, le nouveau propriétaire est tenu de faire établir une carte grise à son nom préalablement à la cession à l'assurance.

3. Cas des véhicules circulant sous immatriculation provisoire (WW).

Une carte grise en série normale devra être établie préalablement à l'enregistrement de la cession du véhicule de l'assuré à l'assureur.

4. Cas des véhicules pris en location avec option d'achat ou en location de longue durée.

Les démarches vis-à-vis de l'assureur sont effectuées par la société propriétaire du véhicule ou par son mandataire.

5. Cas des véhicules immatriculés dans la principauté de Monaco.

Certains véhicules immatriculés dans cette principauté font l'objet d'un retrait de la circulation lorsqu'ils sont accidentés. Leur immatriculation en France ne pourra avoir lieu qu'au vu d'un rapport d'expertise établi en France selon la procédure de droit commun certifiant qu'ils sont en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

6. Cas des véhicules dont les réparations sont effectuées à l'étranger.

La remise en circulation et l'immatriculation du véhicule ne peuvent avoir lieu qu'après :

- avoir apporté la preuve du suivi des réparations par un expert en automobile, en produisant un rapport d'expertise ;
- s'être assuré de la qualité du professionnel qui a réalisé la réparation (factures comportant la raison sociale ou mentionnant l'appartenance à un réseau de professionnels de l'automobile).

*NOTE (S) :*

(1) Techniquement réparable.

(2) Techniquement irréparable.