

L'immatriculation des véhicules des domaines

Base juridique :

Dans le cadre de l'arrêté du 5 novembre 1984, relatif à l'immatriculation des véhicules, est mise en place une procédure d'immatriculation des véhicules provenant des domaines. Ces véhicules étant impropres à la circulation, leur propriétaire devait demander leur réception à titre isolé par la DRIRE pour les remettre en circulation.

Suite à un nouvel arrêté, du 18 novembre 2005, cette procédure a été modifiée.

Nouvelles dispositions :

Désormais, l'acheteur du véhicule impropre pourra demander la délivrance d'un certificat d'immatriculation sur présentation, notamment, d'un rapport établi par un expert en automobile.

Champ d'application :

La modification de l'arrêté concerne la remise en circulation des véhicules achetés aux domaines et déclarés impropres à la circulation (démunis de carte grise).

Quels experts :

Seuls les experts justifiant de la qualification VGA pourront établir les rapports nécessaires à l'obtention par l'acquéreur du certificat d'immatriculation.

Quelles missions :

L'expert en automobile désigné procède à examen approfondi sur l'ensemble du véhicule et plus particulièrement sur les organes de sécurité (déformation de la structure, direction, système de freinage...).

En premier lieu, l'expert informe l'acquéreur de la conformité ou non de son véhicule à un type ayant fait l'objet d'une réception nationale ou communautaire. De façon à ce que le propriétaire puisse obtenir du service livrancier la délivrance d'une attestation de conformité, ou si le véhicule n'est pas conforme, un procès verbal de réception à titre isolé.

En second lieu, l'expert se prononce sur l'état du véhicule au niveau de sa conformité aux conditions normales de sécurité. L'expert peut ainsi se trouver face à trois cas de figure :

- l'état constaté du véhicule ne remet pas en cause la sécurité
- l'état du véhicule remet en cause la sécurité mais est réparable
- le véhicule est irréparable

1° L'état constaté du véhicule ne remet pas en cause la sécurité :

L'expert s'assure qu'aucun organe de sécurité n'est atteint. Pour ce faire, il procède à tous les contrôles et tests de sécurité nécessaires.

S'il est montré définitivement que les organes de sécurité sont indemnes et que le véhicule peut être remis en circulation en toute sécurité, l'expert établira un rapport attestant de cette sécurité. Le rapport pourra prendre la forme du document figurant en **annexe 1**, qui est relativement proche des rapports de non dangerosité établis dans le cadre des procédures VGA.

2° L'état du véhicule remet en cause la sécurité mais est réparable :

Le véhicule est dangereux en l'état mais il est réparable. L'expert va dresser un devis descriptif prévisionnel des réparations à effectuer, cette estimation étant faite sans démontage, et fixera la méthodologie des travaux de réparation.

L'acheteur du véhicule prendra ensuite la décision de faire réparer ou non le véhicule, en fonction du rapport d'information établi par l'expert (voir **annexe 3**).

Si l'acquéreur souhaite faire réparer le véhicule suite au devis, il en informera l'expert. Ce dernier sera alors chargé d'aller vérifier que les travaux sont effectués selon ses préconisations.

Tout comme pour les procédures VGA, l'expert ne se limite pas à préciser la nature des opérations à exécuter, il doit aussi jouer un rôle actif vis-à-vis du réparateur en veillant à ce que les opérations qu'il a prescrites soient réellement effectuées. Ainsi, l'expert est présent aux étapes importantes des travaux de réparation telles que le contrôle de la restructuration.

A l'issue des réparations, et après un nouvel examen portant sur l'ensemble du véhicule, l'expert vérifie la conformité des travaux à son devis descriptif. Il fait aussi contrôler la géométrie des trains roulants qui constitue le point essentiel d'appréciation de la sécurité dynamique.

Lorsque tous les contrôles de l'expert se révèlent satisfaisants, il peut établir son rapport qui attestera: "que les réparations préconisées ont fait l'objet d'un suivi, ont été effectuées dans les règles de l'art et que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité". Un modèle type de rapport figure en **annexe 4**.

3% Le véhicule est irréparable :

L'expert doit se prononcer sur l'impossibilité technique de remettre le véhicule en état de circuler. L'expert doit souverainement écarter les véhicules dont la réparation n'est pas raisonnable.

Pour établir qu'un véhicule est techniquement irréparable on retiendra les critères suivants :

- a) véhicules complètement brûlés;
- b) véhicules immergés au-dessus du tableau de bord (à l'exception des motos)
- c) véhicules dont un élément de sécurité n'est à dire d'expert ni réparable, ni remplaçable (les éléments de liaison au sol, de suspension, de direction, de freinage et leurs organes de commandes; les fixations et articulations des sièges; les coussins gonflables, les prétentionneurs, ceintures de sécurité et leurs éléments périphériques de fonctionnement; la coque, le châssis et le cadre pour les motos) ;
- d) véhicules dont tout ou partie des éléments de structure et de sécurité sont atteints de défauts techniques irréversibles ;
- e) 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 ;
- f) véhicules qui sont définitivement non identifiables après épuisement des moyens de recherche et des démarches permettant de les identifier.

Lorsque l'expert constate que le véhicule est techniquement irréparable, il dresse un rapport dans ce sens. Le rapport sera proche de celui établi dans le cadre des procédures VGA pour les véhicules techniquement irréparables et pourra prendre la forme du document en **annexe 2**.