



## COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

---

### Procès verbal

---

Séance du 12 juillet 2018

---

#### Participants :

M. Yves GOUNIN	Président
Col. Jérôme BISOGNIN	Représentant de l'État
M <sup>me</sup> Marie-France DIABIRA	Représentant de l'État
M. Olivier BECUWE	Représentant de l'État
M. Olivier ROBERT	Représentant des experts en automobile
M. Bernard TOURETTE	Représentant des experts en automobile
M. Christophe RAMOND	Représentant d'associations des usagers de la route
Mme Céline KASTNER	Représentant d'associations des usagers de la route
M. Éric JAMES	Représentant des entreprises d'assurance
M. Stéphane LIMARE	Représentant des entreprises d'assurance
M. Simon CAQUÉ	Rapporteur
M. Pierre VAISS	Délégation à la sécurité routière (secrétariat de la CNEA)
M. Emmanuel DODILLE	Délégation à la sécurité routière (secrétariat de la CNEA)

#### Affaires examinées :

- N° 003/2018 – M. A... expert en automobile.
- N° 016/2018 – M. B... expert en automobile

\*

Le président constate que le quorum est bien atteint et ouvre la séance à 9h40.

Le président rappelle les règles en matière de prévention des conflits d'intérêt et précise que les téléphones portables ou tout autre appareil d'enregistrement doivent être éteints compte tenu du caractère non public de la séance.

### **1. Affaire N° 003/2018 – M. A...**

M. A... et son conseil sont présents.

Le président donne la parole au rapporteur qui expose son rapport.

Le rapporteur indique que les griefs du ministre chargé des transports portent sur un nombre particulièrement important de seconds rapports rédigés et signés par M. A... sur les années 2015, 2016 et 2017, soit respectivement 105, 725 et 1 054 seconds rapports. Le rapporteur donne un éclairage statistique, estimant que M. A... aurait effectué en moyenne en 2017, sur la base de 220 jours travaillés par an, un peu plus de 14 visites de véhicules par jour. Le rapporteur ajoute que l'intéressé a déjà rédigé et signé entre le 01/01/2018 et le 29/06/2018 près de 443 seconds rapports. Il précise que cette activité apparaît particulièrement soutenue compte tenu du fait que l'intéressé exerce seul.

Le rapporteur précise avoir demandé à l'intéressé un échantillon de dix dossiers sur lesquels il a travaillé afin de s'assurer de son sérieux dans le respect de la méthodologie de suivi des réparations sur des véhicules endommagés prévue par les textes réglementaires. Le rapporteur indique toutefois que M. A... n'a pu fournir que deux dossiers, huit d'entre eux ayant été saisis, aux dires de l'intéressé, par la gendarmerie nationale. Le rapporteur précise avoir constaté plusieurs irrégularités, absence de pièces et documents pourtant obligatoires pour les dossiers qui lui ont été transmis, ainsi que des faux en écriture dans un fichier de police administrative lors du traitement des dossiers par M. A.... Il souligne également les incohérences entre les déclarations de l'intéressé lors de son audition et les éléments matériels qu'il a pourtant lui-même transmis au rapporteur pour justifier son activité.

Le rapporteur rappelle enfin le contexte dans lequel s'inscrit cette affaire, à savoir plusieurs alertes émanant des services déconcentrés du ministère de l'intérieur concernant M. A... ainsi qu'une enquête judiciaire en cours concernant près de 1 800 véhicules qui auraient fait l'objet de réparations qui n'auraient pas été suivies selon la méthodologie prévue par la réglementation.

Le président donne la parole à l'expert et à son conseil.

M. A... conteste plusieurs points du rapport présenté. Il confirme avoir passé vingt minutes par visite, mais qu'il ne s'agissait que de défauts esthétiques car il ne se serait jamais permis de valider un véhicule dangereux sans regarder ce qu'il faut.

Le conseil de l'expert retrace la carrière de l'intéressé en indiquant qu'il a commencé son activité comme mécanicien chez un réparateur, qu'il a été expert stagiaire de 1986 à 1988 puis breveté en 1989 et qu'à aucun moment il ne lui a été reproché la moindre faute professionnelle par ses employeurs successifs.

Le conseil de l'expert indique que l'enquête judiciaire sur les véhicules n'est qu'une enquête préliminaire dont on ne connaît pas le résultat. Elle précise que l'expert est aujourd'hui tout simplement mis en cause dans le cadre d'investigations judiciaires, mais qu'il n'est pas poursuivi.

Le conseil de l'expert précise également que 1 780 véhicules ont été examinés par M. A... en 2016 et 2017, ce qui aboutit selon la méthode de travail pratiquée par l'expert à 14 véhicules par jour soit 420 véhicules par mois. Le conseil de l'expert indique que si l'expert ne nie pas totalement avoir commis des erreurs de forme, l'examen pendant vingt minutes d'un véhicule apparaît en revanche largement suffisant lorsqu'il s'agit d'un défaut mineur.

Par ailleurs, le conseil de l'expert souligne que si les sanctions disciplinaires et pénales peuvent se cumuler, M. A... doit en revanche pouvoir bénéficier de l'application des stipulations de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales ; or, en l'espèce, l'intéressé a vu tous ses dossiers saisis par la gendarmerie nationale, ce qui ne lui permet pas d'opposer à la juridiction disciplinaire des moyens lui permettant de démontrer la consistance exacte de ses travaux et qui a pour conséquence de ne pas pouvoir lui assurer la garantie d'une procédure contradictoire. Le conseil de l'expert ajoute que l'intéressé n'a pas eu accès à la procédure pénale en cours.

Le conseil de l'expert présente à la commission, à titre indicatif, le séquençage de la journée de travail de M. A... pour le jeudi 14 juin 2018. L'intéressé a travaillé de 09h00 à 19h00, sachant que le temps de pause du déjeuner ainsi que celui de saisie des rapports dans le système d'immatriculation des véhicules totalisent deux heures ; il a fini sa tournée à 17h00 après avoir parcouru 101 kilomètres et examiné 16 véhicules en cinq heures, soit un peu plus de trois véhicules par heure. Le conseil de l'expert indique ainsi que cette journée type corrobore le fait qu'il est possible d'examiner un véhicule en vingt minutes en moyenne.

Le conseil de l'expert apporte enfin à la commission des éléments touchant à la vie personnelle de l'intéressé justifiant qu'il se soit consacré de façon intense à son activité professionnelle et demande à la commission de sursoir à statuer dans l'attente de la décision pénale.

La commission interroge M. A... sur les conditions dans lesquelles il exerce son activité et réalise ses expertises ainsi que les contrôles qui y sont liés.

Après en avoir délibéré, la commission, tenant compte du fait que l'intéressé reconnaît réaliser des expertises de véhicules endommagés en vingt minutes, considère que ce temps de suivi extrêmement court ne peut en aucun cas satisfaire, ainsi que le corroborent les éléments techniques des dossiers soumis à son appréciation, aux exigences spécifiques prévues par la réglementation concernant la procédure de remise en condition de sécurité des véhicules après réparations contrôlées ; qu'en conséquence, les griefs retenus à l'encontre de l'expert sont suffisants pour rendre un avis en faveur d'une suspension de tout ou partie de son activité.

La commission considère ainsi que les véhicules pour lesquels M. A... a émis un second rapport en vue de les autoriser à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique sont susceptibles de mettre en danger la vie des personnes, compte tenu de l'insuffisance des contrôles matériellement irréalisables au regard du niveau d'exigence technique requis en matière de conformité des véhicules aux normes des constructeurs. La commission estime qu'un expert doit, notamment et le cas échéant, examiner lui-même les soubassements du véhicule sur pont élévateur, être présent lors des contrôles de géométrie, du contrôle technique ainsi que lors de la vérification des soudures, ou encore vérifier le bon déroulement du diagnostic du calculateur d'airbags.

La commission constate qu'il ressort des insuffisances constatées un manque de rigueur systématique révélé, tant par la constitution de rapports d'expertise incomplets, que par la persistance de l'expert à suivre très superficiellement les travaux de réparation, tout en occultant

totalemment d'examiner pour des raisons apparentes de rentabilité, la conformité des véhicules dont il avait la charge.

La commission est donc d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. A... par le ministre chargé des transports une radiation de la liste des experts en automobile avec interdiction de solliciter une nouvelle inscription pendant cinq ans, limitée à la qualification mentionnée à l'article R. 326-11 du code de la route, lui interdisant strictement durant cette période d'effectuer toute expertise de véhicules endommagés, mais lui permettant néanmoins de ne pas être totalement privé de toute activité professionnelle.

Cette sanction apparaît à la commission comme suffisamment juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la gravité de lacunes constitutives d'un manquement grave dans l'exercice de son activité professionnelle et portant atteinte à la sécurité des usagers de la route.

Le présent avis est adopté par vote à main levée à la majorité des membres prenant part au vote.

\*

## **2. Affaire N° 016/2018 – M. B...**

L'examen de cette affaire commence à 11h30, en présence de M. B...

Le président donne la parole au rapporteur qui expose son rapport.

Il précise que les griefs du ministre chargé des transports concernent deux rapports d'expertise relatifs à des véhicules de marque Ferrari, rédigés dans le cadre spécifique d'une procédure exceptionnelle de sécurisation de plus de 1 000 véhicules d'occasion mis en cause dans une affaire judiciaire. Le rapporteur indique que la méthodologie d'expertise applicable dans ce contexte particulier reprend pour l'essentiel les fondamentaux de la réglementation en vigueur pour le suivi d'un véhicule endommagé par un expert en automobile.

Le rapporteur indique que sur l'un des véhicules, les griefs formulés par le ministère chargé des transports portent plus précisément sur la présence d'une frappe à froid non d'origine qui, avec l'analyse des photographies révélant des défauts importants, sont de nature à créer un doute sérieux sur la qualité du suivi de la méthodologie. Il précise également que les éléments techniques factuels portés à sa connaissance sur les réparations effectuées sont insuffisants pour attester de la réparation sérieuse et conforme aux règles de sécurité, et indique également que l'intéressé, ainsi qu'il l'a reconnu lui-même, n'a reçu aucune lettre de mission pour réaliser les expertises.

Le président donne la parole à M. B... qui ne conteste pas les faits et griefs exposés.

Il précise, en réponse au président de la commission, avoir accepté ces deux missions d'expertise concernant des véhicules endommagés, alors qu'il n'était pas spécialisé dans ce type d'expertise spécifique, par le fait qu'il s'agissait de véhicules de prestige, ce qui lui semble pouvoir correspondre à ses compétences particulières en matière d'expertise de véhicules de collection.

Concernant l'expertise du premier véhicule, il indique s'être assuré de son identification en vérifiant la correspondance du numéro frappé à froid sur le châssis avec celui indiqué par les calculateurs du véhicule. Il en déduit que la modification du numéro sur le châssis est donc antérieure à l'expertise qu'il a réalisée.

En réponse au président de la commission, qui l'interroge sur les raisons qui l'ont conduit à accepter ces deux missions alors que d'autres experts s'y étaient refusés, il indique avoir fait preuve d'un excès de confiance envers une organisation professionnelle d'experts en automobile qui lui aurait proposé de réaliser ces expertises.

Après en avoir délibéré, la commission considère que, au regard des éléments portés à sa connaissance, l'expert n'a pas fait preuve de tout le sérieux et de toute la rigueur nécessaires à la réalisation d'une expertise automobile concernant les véhicules endommagés. Des vérifications essentielles n'ont ainsi pas été effectuées et les principes fondamentaux de l'expertise établis par l'arrêté du 29 avril 2009 et la circulaire du 28 mai 2009 relative aux véhicules endommagés n'ont pas été pleinement respectés. La commission relève ainsi que l'intéressé a manqué de discernement en acceptant d'expertiser des véhicules dont la traçabilité ne pouvait être clairement établie, ce qui constitue un motif de refus de la mission par un expert. S'il a bien démontré sa présence lors des réparations sur ces véhicules, la commission considère également que M. B... a méconnu ses obligations professionnelles en fondant ses conclusions et la remise en circulation des deux véhicules concernés sur la seule production d'un contrôle technique ou d'un rapport de géométrie.

Toutefois, compte tenu de la bonne foi dont a fait preuve l'expert en cause en reconnaissant ses erreurs et des circonstances spécifiques et uniques de l'espèce qui révèlent un manque de discernement sans remettre en cause son honnêteté, la commission est d'avis que soit prononcé par le ministre chargé des transports un avertissement à l'encontre de M. B....

Cette sanction apparaît à la commission comme suffisamment juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la nécessité d'être à l'avenir strictement attentif au respect de la réglementation en vigueur lors de l'examen de véhicules endommagés.

Le présent avis est adopté par vote à main levée à la majorité des membres prenant part au vote.

\*

Conformément à l'article 12 du règlement intérieur de la commission, le présent procès-verbal est rendu public sur le site internet de la Sécurité Routière.

Le président clôt la séance à 12h34.