

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Décision du 5 février 2019 portant sanction d'un expert en automobile

NOR : TRES1902217S

(Texte non publié au Journal officiel)

Le délégué à la sécurité routière,

Vu le courrier du 8 février 2018 par lequel des griefs ont été formulés à l'encontre de M. A., expert en automobile inscrit sur la liste nationale, et pour lesquels une procédure disciplinaire a été engagée ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 326-5, R. 326-14 et D. 326-15 ;

Vu l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes ;

Vu la circulaire du 28 mai 2009 relative aux véhicules endommagés ;

Vu l'avis de la commission nationale des experts en automobile du 23 octobre 2018 ;

Vu les autres pièces du dossier,

Considérant ce qui suit :

1. Il ressort des pièces du dossier que M. A. a rédigé dans le cadre de procédures relatives à des véhicules endommagés 898 seconds rapports en 2015, 1 346 seconds rapports en 2016 et 1 318 seconds rapports en 2017 ; qu'il a notamment transmis, à plusieurs reprises, dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV) plus de 20 seconds rapports en une seule journée, par exemple 23 dossiers correspondants à autant de véhicules sur la seule journée du 10 juin 2017 ; que le volume de cette activité justifie que des contrôles approfondis soient effectués afin de vérifier que la méthodologie prévue par les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes est bien respectée.

2. À cet égard, sur un échantillon de dix dossiers demandés à M. A. afin que la commission nationale des experts en automobile puisse s'assurer du suivi rigoureux par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés, six dossiers relatifs aux années 2015 à 2017 ont été examinés par la commission.

3. L'examen de ces dossiers révèle des manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de M. A.. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par ce dernier est considérée comme insuffisante à plusieurs titres et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

4. S'agissant en premier lieu d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, M. A. n'a ainsi pas photographié lors des différentes visites sur trois de ces véhicules leur numéro d'identification, ne permettant ainsi pas de s'assurer de leur bonne identification. Les clichés transmis des deuxièmes visites sur les véhicules ont en outre été pris à des moments ou selon des angles ne permettant pas de s'assurer effectivement des conditions de réalisation et de la qualité des travaux. Cela est notamment le cas pour les travaux de soudure, les photos transmises ayant été prises depuis l'intérieur du véhicule seulement ou au terme des ces opérations, sans qu'il soit possible d'apprécier la méthodologie alors employée et l'application de traitement anticorrosion.

5. De même, la traçabilité des pièces employées lors des travaux de réparation au travers de procès-verbaux de suivi extrêmement succincts est insuffisante, voire inexistante : aucune photographie des pièces utilisées et de leurs références, qu'elles soient neuves ou de réemploi, n'est en effet présente dans les dossiers transmis. En outre, pour plusieurs véhicules, M. A. a validé l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité : il a en effet reconnu devant la commission admettre le recours par les réparateurs à des airbags de réemploi, justifiant sa décision par son interprétation des dispositions des articles R. 224-22 et R. 224-25 du code de la consommation et non par le fait que, compte tenu de la nature même de ces dispositifs de sécurité, il n'est pas possible de vérifier leur bon fonctionnement sans avoir recours à un test destructif.

6. S'agissant de l'ensemble des dossiers transmis par M. A., celui-ci n'a effectué sur les véhicules concernés aucun essai routier au terme des travaux de réparation, alors même que les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 précisent que la troisième visite du véhicule comprend l'essai du véhicule, si nécessaire. Or, compte tenu des dommages affectant certains des véhicules concernés et qualifiés de gravement endommagés, l'organisation d'essais routiers aurait dû s'imposer à M. A..

7. M. A. a déclaré devant la commission nationale des experts en automobile avoir pris conscience de ces insuffisances et de la nécessité de revoir l'ensemble de sa méthodologie d'expertise et de sa pratique professionnelle, d'autant plus importantes qu'il indique être spécialisé dans les véhicules gravement endommagés ou économiquement irréparables et exercer seul son activité. Dans son avis du 23 octobre 2018, la commission relève à cet égard l'isolement de cet expert et l'absence d'échanges réguliers avec d'autres experts en automobile et lui recommande fortement de fournir un effort de professionnalisation et de formation afin de renforcer ses propres compétences techniques, notamment par le partage d'expérience avec des confrères.

8. Compte tenu de la façon dont l'intéressé a exercé son activité sur la période concernée, en particulier l'absence d'experts en formation travaillant avec lui, du fait que l'intéressé reconnaît réaliser des expertises de véhicules endommagés en quinze minutes tout au plus et des manquements manifestes sur les dossiers soumis à l'appréciation de la commission nationale des experts en automobile, ce temps de suivi extrêmement court ne peut en aucun cas être considéré comme permettant de satisfaire 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 fonder et motiver une décision de suspension de tout ou partie de son activité.

9. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. A., compte tenu du temps qu'il consacre à l'examen des véhicules et des manquements constatés sur plusieurs d'entre eux, n'a pas pu être en mesure ni de s'assurer que ceux-ci pouvaient circuler dans des conditions normales de sécurité, ni de pouvoir être en mesure, conformément à l'article R. 326-2 du code de la route, d' « *informer sans délai le propriétaire et consigner dans son rapport les déficiences du véhicule ainsi que les défauts de conformité du véhicule ou d'homologation d'accessoires qu'il a découverts au cours de l'accomplissement de sa mission et qui sont susceptibles de mettre en danger la vie du conducteur ou celle d'autres personnes* » ; que par ces manquements dont la récurrence apparaît caractérisée, l'intéressé a ainsi mis gravement en danger la vie des usagers de la route.

Décide :

Article 1^{er}

M. A., expert en automobile, est interdit d'exercer l'activité professionnelle d'expert en automobile pendant deux ans, dont un an avec sursis.

Article 2

La présente décision sera notifiée à l'intéressé et consultable sur le site internet de la sécurité routière pendant la durée de son effet.

Fait le 5 février 2019

Emmanuel BARBE

La présente décision peut faire l'objet, dans le délai de deux mois suivant la notification, d'un recours administratif auprès du ministre chargé des transports (<i>Délégation à la sécurité routière – Place Beauvau – 75008 Paris</i>) ou d'un recours de pleine juridiction devant la juridiction administrative compétente.
--