

## COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

---

### Procès verbal

---

Séance du 23 octobre 2018

---

#### Participants :

M. Yves GOUNIN	Président
Col. Jérôme BISOGNIN	Représentant de l'État
M <sup>me</sup> Cathy BIETH	Représentant de l'État
M <sup>me</sup> Marie-France DIABIRA	Représentant de l'État
M. Pascal JUSSELME	Représentant des experts en automobile
M. Jacques TRASSOUDAINÉ	Représentant des experts en automobile
M. François MONDELLO	Représentant des experts en automobile
M. Philippe OUVRARD	Représentant des experts en automobile
M. Christophe RAMOND	Représentant d'associations des usagers de la route
M <sup>me</sup> Céline KASTNER	Représentante d'associations des usagers de la route
M. Éric JAMES	Représentant des entreprises d'assurance
M. Stéphane LIMARE	Représentant des entreprises d'assurance
Mme Valérie PROTASSIEFF	Rapporteur
M. Ludovic GUILLAUME	Délégation à la sécurité routière
M. Simon CAQUÉ	Délégation à la sécurité routière
M. Emmanuel DODILLE	Délégation à la sécurité routière

#### Affaires examinées :

- N° 010/2018 – M.A. en activité sous agrément n° XXX du ministère chargé des transports
- N° 005/2018 – M.B. en activité sous agrément n° XXX du ministère chargé des transports

Le président constate que le quorum est bien atteint et ouvre la séance à 9h30.

Le président rappelle les règles en matière de conflits d'intérêt.

## **1. Affaire N° 010/2018 – M.A.**

M.A. est présent.

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 898, 1 346 et 1 318 seconds rapports. Le rapporteur précise que M.A. aurait effectué en moyenne en 2017, sur la base de 220 jours travaillés par an, environ 18 visites de véhicules par jour. Le rapporteur ajoute que l'intéressé a déjà rédigé et signé entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et le 8 octobre 2018 près de 600 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 du sérieux de la pratique professionnelle de M.A. dans le respect de la méthodologie de suivi des réparations sur des véhicules endommagés prévue par les textes réglementaires. Le rapporteur indique que M.A. a pu fournir la totalité des dossiers, même si ceux-ci se sont révélés incomplets.

Toutefois le rapporteur précise avoir constaté dans neuf expertises sur dix plusieurs irrégularités ou insuffisances constitutives de manquements aux obligations professionnelles d'un expert en automobile : l'identification formelle des véhicules n'est ainsi pas assurée du fait de l'absence de photographie systématique des numéros d'identification. Les clichés pris lors des visites effectuées par M.A. ne sont par ailleurs pas datées et les procès-verbaux de suivi transmis sont extrêmement succincts et ne permettent pas de s'assurer de la qualité du suivi des réparations par l'intéressé. Les phases de visite pendant réparation montrent en outre de nombreuses incohérences ou insuffisances, notamment en ce qui concerne les soudures structurelles des véhicules, les photographies transmises n'étant, au surplus, pas datées. Le rapporteur relève également l'absence de traçabilité des pièces utilisées dans les réparations suivies par M.A., ce qui est d'autant plus grave que l'intéressé reconnaît valider l'utilisation de pièces de réemploi lors du remplacement d'éléments de sécurité, en l'occurrence les airbags. Le rapporteur observe enfin que, pour les dix véhicules concernés, aucun essai routier n'a été réalisé par l'expert.

Par ailleurs, M.A. a précisé lors de son audition par le rapporteur le 4 octobre 2018 avoir repris la clientèle, dans son département et les départements limitrophes, de M. C., expert en automobile précédemment sanctionné après avis de la commission au motif que les réparations qu'il validait étaient systématiquement de piètre facture : il s'abstenait notamment de vérifier les systèmes de survie présents dans l'habitacle des véhicules, comme les airbags. En travaillant à son tour avec certains des clients, professionnels de la réparation ou centres Véhicules Hors d'Usage (VHU), ainsi adressés par M. C., M.A. s'est mis en difficulté quant à sa propre pratique professionnelle de l'expertise automobile.

Le président donne la parole à l'expert.

M.A. produit ce jour les éléments qui lui avaient été demandés par le rapporteur pour compléter les dossiers transmis.

De façon générale, M.A. reconnaît avoir été négligent sur certains aspects de ses expertises, notamment en ce qui concerne les manquements impliquant potentiellement la sécurité des personnes qu'il a pu commettre pour les véhicules qu'il a expertisés. Il s'engage à s'améliorer et à ne plus commettre les mêmes erreurs, si la commission considérait qu'il peut poursuivre l'exercice de son activité et prend son passage devant la commission comme un recadrage positif, bien qu'il lui semble injuste d'être trop lourdement sanctionné par deux ans de suspension totale d'activité, comme le propose le rapporteur.

Il explique que le volume d'expertises qu'il réalise est certes important mais parfaitement justifiable si l'on considère qu'il est spécialisé dans les véhicules économiquement irréparables (VEI) et qu'il réalise ses tournées d'expertise suivant un circuit parfaitement rodé sur des journées de travail de 14 heures. Il justifie également le fait qu'il se soit consacré de façon intense à son activité professionnelle par des éléments touchant à sa vie personnelle.

Il déclare toutefois avoir récemment effectué un recadrage de son activité. Après avoir repris la clientèle de M.C., M.A. indique en effet avoir constaté les méthodes peu scrupuleuses de certains réparateurs dans le département de la Gironde. Il précise ainsi avoir cessé de travailler, pour les véhicules légers, avec ces réparateurs. M.A. indique qu'il a pris contact avec M.C. par téléphone alors qu'il connaissait déjà ses agissements et reconnaît qu'il est fautif de ne pas s'être assez bien informé de la situation sachant qu'il reprenait le volume d'activité d'un confrère qui avait fait l'objet d'une sanction disciplinaire. Cette reprise de clientèle a porté sur cinq à dix réparateurs, dont beaucoup d'indépendants. Dans ce département, M.A. indique se concentrer désormais sur les deux roues motorisés (2RM), notamment en raison de leurs spécificités, à savoir qu'il n'existe pas à ce jour de contrôle technique pour les 2RM ni de contrôle de géométrie. Il souligne ainsi que cette nouvelle orientation explique la baisse récente du volume de son activité. Il précise qu'il était seul et isolé pour faire ses démarches commerciales auprès des réparateurs et qu'il aurait dû être plus attentif sur le choix de ces derniers. M.A. déclare également que les contrôles qu'il effectue sur ces véhicules portent sur le cadre et la conformité de la puissance.

Compte tenu du volume particulièrement important de seconds rapports rédigés par M.A., la commission interroge celui-ci sur le temps qu'il consacre à une visite. L'intéressé précise alors n'accorder pas plus d'un quart d'heure par visite sur un véhicule démonté, tout en effectuant néanmoins un essai routier du véhicule. Il consacre également 15 minutes en moyenne à chaque visite, avant, pendant ou après travaux. Il précise que l'organisation de sa tournée d'expertise lui permet en effet de rationaliser ses visites et de voir un nombre important de VEI.

La commission s'interroge sur la possibilité pour un expert de réaliser effectivement autant d'opérations d'expertises de qualité, sur un périmètre géographique relativement important, ce qui implique des trajets chronophages, tout en assurant en même temps la mise à jour de ses connaissances techniques, les tâches administratives et en devant tenir compte des horaires d'ouverture des réparateurs. La commission considère qu'il est manifestement impossible, dans ces conditions, de voir systématiquement et sérieusement tous les véhicules.

M.A. précise toutefois qu'il passe dorénavant plus de temps sur ses dossiers que les années précédentes.

S'agissant de la répartition de son activité entre expertises sur des VEI et sur des Véhicules Gravement Endommagés (VGE), M.A. indique traiter environ un tiers de VEI et deux tiers de VGE.

S'agissant de la méthodologie appliquée par M.A. au remplacement de certains éléments de sécurité comme les airbags, et plus précisément sur l'utilisation de pièces de réemploi, M.A. invoque un flou juridique dans la réglementation applicable ; selon lui, la vente d'airbags de réemploi n'étant pas interdite entre professionnels, l'utilisation de ces pièces sur des véhicules endommagés détenus par des réparateurs serait donc possible. Il veille simplement à ce que la date des airbags corresponde à

celle du véhicule. En termes de contrôle des airbags d'occasion, M.A. reconnaît qu'il se fonde uniquement, pour attester de leur conformité et valider leur utilisation, sur les relevés de lecture de la prise diagnostique et faire confiance aux réparateurs pour la fiabilité de ces relevés. Il indique également qu'il ne connaît pas les pratiques professionnelles d'autres confrères en la matière.

La commission précise qu'il s'agit d'une interprétation personnelle de la réglementation et qu'il n'existe pas à proprement parler de flou juridique. Si les textes permettent la vente d'airbags de réemploi, le débat se situe ailleurs : il est ici question de la décision de l'expert de permettre ou pas l'utilisation de ces pièces de réemploi, au regard de ses compétences techniques, de ses obligations professionnelles et, plus généralement, de sa mission en matière de sécurité routière. La commission relève en outre l'absence d'explications de nature technique de la part de M.A. sur ce point et interroge celui-ci sur sa conviction de technicien au sujet du remplacement d'airbags par des pièces de réemploi. L'intéressé finit par convenir que, sur le plan technique, l'absence de possibilité de tester ces dispositifs d'occasion sans les détruire justifie effectivement que seuls des airbags neufs puissent être utilisés et reconnaît avoir adopté de mauvaises pratiques dans sa méthodologie.

S'agissant plus généralement de la méthodologie appliquée par M.A., la commission relève la difficulté de pouvoir s'assurer de la qualité du suivi des réparations assuré par l'intéressé, notamment du fait de l'absence d'identification formelle des véhicules par la prise de photographies des numéros d'identification du véhicule (VIN) et du fait que les clichés réalisés pour la rédaction de ses rapports ne l'ont pas été aux moments les plus opportuns, ni selon des angles de vue adaptés.

M.A. précise être isolé et exercer seul son activité, ce qui ne lui permettrait pas d'avoir le temps de mettre à jour ses connaissances sur les dernières techniques de réparation ou les dernières évolutions sur les véhicules. La commission est sensible à cet argument, mais rappelle qu'en tant que professionnel concourant à une mission de service public, en l'occurrence la sécurité routière, cela ne l'exonère pas d'objectiver sa pratique professionnelle et les doutes qu'il pourrait avoir en se rapprochant, par exemple, de confrères ou de toute autre instance à même de lui préciser la conduite à tenir dans l'exercice de sa profession et le respect de ses obligations professionnelles.

La commission constate que M.A. est prompt à reconnaître ses manquements et à déclarer modifier sa pratique professionnelle, mais observe toutefois qu'il n'a pas engagé une réflexion approfondie sur les raisons qui l'ont amené à s'écarter du respect de ses obligations et sur les motifs qui justifient les nouvelles pratiques qu'il s'engage pourtant à mettre en œuvre. Ce point pose également question sur la capacité de cet expert à garantir à la commission la fiabilité de ses expertises en dépit de ses affirmations et engagements à modifier sa pratique et sa méthodologie pour respecter ses obligations professionnelles. M.A. se borne sur ce sujet à réitérer son engagement à, d'une part, ne plus accepter de pièces pyrotechniques de réemploi et assurer la traçabilité de celles-ci au travers de la production des factures les concernant dans ses rapports, et, d'autre part, passer plus de temps par visite sur chaque véhicule.

À l'inverse, lorsque la commission demande à M.A. si celui-ci, plus largement, fera désormais remplacer toutes les autres pièces de sécurité uniquement par des pièces neuves ou s'il envisage d'utiliser des pièces de réemploi, l'intéressé indique qu'il veillera désormais à ce que toute pièce de sécurité soit toujours remplacée par une pièce neuve. À cet égard, la commission observe à nouveau le manque de discernement et de recul de l'intéressé qui, mis face au manquement de n'avoir pas fait remplacer un airbag par une pièce neuve, ne prend ainsi pas en compte la diversité des pièces pouvant être concernées par le réemploi sachant qu'au final, la problématique des dispositifs pyrotechniques est très spécifique et ne concerne par définition que ces derniers. En adoptant une telle position, la commission fait observer à l'intéressé qu'il omet de prendre en compte l'intérêt du propriétaire du véhicule qui pourrait souhaiter, pour des raisons économiques, une solution moins onéreuse que l'utilisation systématique de pièces neuves.

M.A. tient à ajouter que, depuis le courrier du ministre chargé des transports de février 2018 lui notifiant l'engagement d'une procédure disciplinaire à son encontre, sa logique de travail va à l'inverse de l'industrialisation des processus. Il indique, en réponse aux questions de la commission sur ce qu'il se serait passé en l'absence de ce courrier, qu'il avait commencé à modifier sa façon de travailler avant même d'avoir fait l'objet d'une procédure disciplinaire.

La commission demande à M.A. s'il a déjà exercé une autre activité que l'expertise sur les véhicules endommagés. Il répond qu'il a pu par le passé effectuer des expertises dans le cadre de la protection juridique mais qu'il en a réalisées beaucoup moins à partir de 2008.

La commission désirent enfin savoir s'il dispose d'une aide administrative, M.A. précise qu'il travaille seul mais dispose d'un comptable.

Après en avoir délibéré, la commission, tenant compte du fait que l'intéressé reconnaît réaliser des expertises de véhicules endommagés en quinze minutes et qu'il a traité sur la période considérée un nombre particulièrement important de dossiers d'expertise, élevant son activité à un niveau quasi-industriel, 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.

En outre, la commission estime que la pratique professionnelle de M.A. montre des carences et insuffisances dans la maîtrise de la méthodologie de l'expertise et des connaissances techniques. Le suivi des opérations d'expertise par M.A., qu'il s'agisse notamment de la rédaction des PV de suivi, de la prise des photos, ou de la traçabilité des pièces employées lors des réparations, se révèle ainsi particulièrement insuffisant. L'absence de réalisation d'essais routiers systématiques au terme des opérations d'expertises ne saurait pas plus être admise.

Le manque de connaissances techniques empêche par ailleurs l'intéressé de répondre à l'exigence de conformité des véhicules aux normes des constructeurs. La commission considère en effet qu'un expert doit, le cas échéant, être présent lors des contrôles de géométrie, du contrôle technique ainsi que lors de la vérification des soudures. Il lui revient également de vérifier le bon déroulement de tout diagnostic, de s'assurer de la traçabilité et du bon fonctionnement de toute pièce directement liée à la sécurité des personnes.

S'agissant plus précisément du remplacement des airbags, la commission considère que la validation par M.A. de l'utilisation de pièces de réemploi sans s'interroger sur les raisons techniques qui conduisent la profession à prescrire, notamment dans le cadre des formations annuelles qualifiantes sur les véhicules endommagés, le recours exclusif et systématique à des airbags et calculateurs neufs, constitue également une insuffisance particulièrement grave à la fois sur le plan technique mais aussi en termes de réflexion sur sa propre pratique professionnelle.

La commission prend néanmoins en compte l'isolement de l'intéressé, qui exerce seul et dans des départements comptant relativement peu d'experts en automobile. Cela limite fortement les occasions de partage d'expérience et de conseils avec des confrères, indispensables à l'exercice d'une bonne pratique professionnelle. Elle insiste également fortement sur la nécessité pour M.A. de mettre à jour ses connaissances techniques et de faire un effort important de formation.

La commission est donc d'avis que soit prononcée à l'encontre de M.A. par le ministre chargé des transports une suspension d'inscription de deux ans sur la liste des experts en automobile, assortie d'une période de sursis d'un an. Cela lui interdit de réaliser durant un an toute expertise automobile,

ce qui lui permettra effectivement, dans un premier temps, de pouvoir se former et de mettre à jour l'ensemble de ses connaissances et compétences techniques pour la remise en conformité des véhicules ; puis dans un second temps durant la période de sursis, de pouvoir vérifier régulièrement que les conditions exigées pour attester sans faille de la remise en conformité des véhicules soient remplies.

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 important dans l'exercice de son activité professionnelle dont la nature insuffisante peut gravement porter atteinte à la sécurité des usagers de la route.

Le présent avis est adopté à l'unanimité des membres de la commission.

\*

## **2. Affaire N° 005/2018 – M.B.**

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.B. notamment sur les années 2015, 2016 et 2017, soit respectivement 256, 1 234 et 574 seconds rapports. Le rapporteur donne un éclairage statistique, estimant que M. B. aurait effectué en moyenne en 2016, sur la base de 220 jours travaillés par an, environ 17 visites de véhicules par jour. Le rapporteur ajoute que l'intéressé a déjà rédigé et signé 218 seconds rapports entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et le 6 octobre 2018. Il précise que cette activité, prise dans sa globalité, 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 que M.B. n'a pu fournir aucun de ces dix dossiers malgré plusieurs relances et la transmission par l'administration d'informations complémentaires pour lui faciliter les recherches. L'intéressé a finalement reconnu ne pas parvenir à retrouver ces documents et a émis en définitive l'hypothèse qu'il s'agisse de faux rapports établis à son insu sous son nom et son agrément. Dix autres dossiers lui ont alors été demandés. Au terme du délai qui lui avait été imparti, M.B. n'a toutefois pu transmettre qu'un seul de ces dix derniers dossiers. La communication de ce dossier est intervenue au terme de nombreux échanges avec l'intéressé afin d'obtenir les documents demandés qui démontrent une absence de diligence manifeste de la part de cet expert. Le rapporteur précise que M.B. a ainsi adopté un comportement révélant au mieux un manque de sérieux, au pire une volonté de se soustraire à une sanction potentielle de sa pratique professionnelle en invoquant divers motifs, notamment personnels. En outre, cette impossibilité à obtenir de M.B. communication de ses 2<sup>nd</sup> rapports est confirmée par les remontées de certains services déconcentrés du ministère de l'intérieur, notamment le centre d'expertise ressources et titres (CERT) d'Amiens et la préfecture du Bas-Rhin.

Le rapporteur précise également que la possibilité d'une usurpation de son titre d'expert a déjà été évoquée concernant M.B. par la préfecture du Bas-Rhin en décembre 2017 sans pour autant qu'il ne soit à ce jour confirmé que l'intéressé ait porté plainte pour ces faits auprès des forces de l'ordre.

Le rapporteur considère qu'en tout état de cause, M.B. doit être sanctionné afin d'avoir valeur d'exemple et d'éviter que d'autres experts mis en cause devant la commission n'adoptent une stratégie similaire.

Au demeurant, le rapporteur précise que l'analyse du seul dossier qui lui a été transmis, quasiment page par page en 28 messages électroniques, révèle, alors même que les éléments communiqués étaient incomplets, la présence d'un certain nombre d'irrégularités et manquements aux obligations professionnelles d'un expert en automobile potentiellement graves et présentant un danger pour la sécurité routière.

Enfin, il est porté à la connaissance de la commission que le vendredi 19 octobre dernier, soit quelques jours avant la date de la présente réunion, le conseil de M.B. a sollicité un report de cette séance à une date ultérieure en raison de son indisponibilité.

En outre, M.B. a lui-même transmis la veille même de cette séance par message électronique copie d'un courrier adressé à M. le délégué à la sécurité routière en réponse à la notification de griefs le concernant et dont copie est remise en séance aux membres de la commission. Il se borne dans ce courrier à formuler des avertissements à l'encontre du Délégué interministériel à la sécurité routière ainsi que des récriminations à l'encontre de la politique menée par le Gouvernement en matière d'expertise en automobile, sans toutefois répondre précisément aux griefs qui lui avaient été adressés par le ministre chargé des transports.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, la commission, refusant de faire droit à la demande de renvoi d'audience de M.B., considère en l'espèce que celui-ci fait preuve d'un comportement manifestement dilatoire qui justifie en lui-même d'être sanctionné. En ne transmettant pas les documents demandés, M.B. méconnaît en effet ses obligations professionnelles et les dispositions réglementaires du code de la route et de l'annexe 3 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.

La commission estime que, si les difficultés aussi bien personnelles que professionnelles qu'un expert en automobile est susceptible de traverser au cours de sa carrière peuvent être entendues dans le cadre d'une procédure disciplinaire, l'absence de communication d'éléments permettant d'apprécier le respect de la réglementation en vigueur par l'intéressé dans l'exercice de son activité professionnelle est de nature à entraver le déroulement de cette procédure et doit être regardé comme une faute.

Après en avoir délibéré, la commission considère qu'une telle faute doit être sanctionnée, non seulement au regard des impératifs de sécurité routière qui exigent toute précaution visant à protéger les usagers de la route de potentielles expertises ne permettant pas, d'une part, de s'assurer que des réparations ont été effectuées dans les règles de l'art et, d'autre part, que des véhicules peuvent circuler dans des conditions normales de sécurité, mais aussi de manière à obtenir communication de la part de l'expert en automobile mis en cause des pièces et explications utiles en regard des griefs à l'origine de la procédure disciplinaire engagée à son encontre.

Sans qu'il soit besoin d'examiner le seul dossier transmis par M.B., la commission est donc d'avis que soit prononcée à l'encontre de M.B. par le ministre chargé des transports une interdiction d'exercer son activité professionnelle jusqu'à ce que la commission nationale des experts en automobile puisse statuer au vu des pièces qui lui auront été communiquées concernant les vingt dossiers demandés à M.B. dans le cadre de l'instruction de la présente procédure disciplinaire, et dans la limite d'une durée maximale de trois ans.

Cette sanction apparaît à la commission comme suffisamment juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la gravité d'un manquement important dans l'exercice de son activité professionnelle dont la nature peut, en cas d'obstruction, porter gravement atteinte à la sécurité des usagers de la route.

Le présent avis est adopté à l'unanimité des membres de la commission.

\*

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 12h01.