

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Avis

Affaire n° 004-2018

Séance du 11 juillet 2019

Vu les griefs formulés par le ministre chargé des transports au titre desquels il a engagé une procédure disciplinaire à l'encontre de M. B., expert en automobile inscrit sur la liste nationale sous le numéro d'agrément XXXX-VE, et pour laquelle la commission nationale des experts en automobile est consultée pour avis ;

Vu les pièces du dossier ;

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 le règlement intérieur de la Commission nationale des experts en automobile ;

Après avoir entendu le rapport de M. Simon CAQUÉ, rapporteur ;

La parole ayant été donnée à M. B. ;

Considérant ce qui suit :

1. Il ressort des pièces du dossier que M. B. a rédigé, dans le cadre de procédures relatives à des véhicules endommagés, 462 seconds rapports en 2015, 846 seconds rapports en 2016 et 785 seconds rapports en 2017 ; le volume de cette activité justifie des contrôles 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 respectée.

2. À cet égard, M. B. a communiqué un échantillon de quatre dossiers afin que la commission puisse s'assurer du suivi rigoureux par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés.

3. S'agissant en premier lieu de la rédaction des seconds rapports d'expertise dans le cadre des procédures « véhicules endommagés » (VE), M. B. ne conserve pas tous les documents prévus par la réglementation, en particulier l'absence de plusieurs factures et photographies ne permet pas de s'assurer que les réparations ont été effectuées dans les règles de l'art. Par ailleurs, l'intéressé, pour l'un des dossiers, a fourni une attestation de contrôle technique postérieure à la date du second rapport, ce qui indique qu'il n'est pas en possession de la copie du procès-verbal original. En cela, M. B. méconnaît les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 qui prévoient que « *L'ensemble des documents obligatoires de la procédure, notamment la ou les lettres de mission, les rapports d'expertise, photographies prises lors des différentes étapes de la méthodologie, documents contradictoires, relevés de mesures, l'original du procès-verbal d'expertise, copies des factures des réparations, doit être conservé pendant cinq ans.* »

4. D'un point de vue formel, M. B. indique dans ses seconds rapports des kilométrages qui sont inférieurs à ceux relevés lors des contrôles ; le document qu'il présente comme étant une lettre de mission ne précise aucunement qu'il est bien mandaté par le propriétaire du véhicule pour réaliser les opérations d'expertise ; les références juridiques sur les seconds rapports ne sont pas actualisées.

5. Sur le plan technique, M. B. valide l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité. Il a en effet reconnu admettre le recours par les réparateurs à des airbags de réemploi, justifiant sa décision par le fait que le fournisseur de ces pièces sont des centres de véhicules hors d'usage (VHU) agréés et que les textes permettent la vente d'airbags d'occasion. Toutefois, pour l'un des véhicules, M. B. a validé l'installation d'un airbag d'occasion vendu par un particulier. La recommandation adressée aux experts en automobile, d'une part, de procéder systématiquement à un remplacement des pièces de sécurité passive par des éléments neufs dont la traçabilité est assurée conformément à la méthodologie de l'expertise définie à l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, et, d'autre part, de proscrire toute utilisation de pièces d'occasion en la matière, se fonde sur l'impossibilité technique de pouvoir s'assurer du bon fonctionnement de ces dispositifs de sécurité sans avoir recours à un test destructif. Cette recommandation est régulièrement précisée aux experts en automobile qualifiés pour le contrôle des véhicules endommagés lors de leur formation annuelle spécifique.

6. Il ressort également des pièces du dossier que M. B. a validé des contrôles de géométrie des trains roulants contenant des valeurs non conformes aux spécifications du constructeur. L'intéressé affirme, sans en apporter la preuve, qu'il existe une tolérance pour les véhicules dont le kilométrage est supérieur à 100 000 kilomètres ; qu'à cet égard, M. B. s'exonère délibérément des normes fixées par les constructeurs pour estimer qu'un contrôle de géométrie dont certaines valeurs ne sont pas conformes ne pose aucune difficulté. Cette position n'apparaît aucunement justifiée d'un point de vue technique et est susceptible de porter atteinte à la sécurité routière puisque les résultats non conformes d'un contrôle de géométrie doivent conduire l'expert en automobile à en rechercher la cause pour s'assurer que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

7. S'agissant du volume de son activité, les explications et justifications fournies par M. B. selon lesquelles il examinerait 3 à 4 véhicules par jour sont incohérentes par rapport au nombre de seconds rapports qu'il a télétransmis dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV). En effet, à chaque rapport doivent correspondre, aux termes des dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009, deux ou trois visites, voire davantage si nécessaire. À supposer que pour la totalité des 846 seconds rapports de 2016, M. B. n'ait effectué que deux visites, cela équivaldrait à 1 692 visites, soit une moyenne, sur 220 jours travaillés, de 7,69 véhicules par jour.

8. Il ressort en outre des pièces du dossier que l'activité de M. B. en tant qu'expert en automobile a attiré l'attention de l'autorité judiciaire qui a engagé une procédure dans laquelle l'intéressé se trouve mis en cause pour un nombre particulièrement important de véhicules.

9. Compte tenu de la façon dont M. B. exerce son activité, la commission, tenant compte du fait que l'intéressé reconnaît examiner plusieurs véhicules en même temps lors de ses visites, et constatant sur les dossiers qui lui ont été soumis des manquements manifestes susceptibles de mettre en danger la vie des usagers de la route, considère que les conditions dans lesquelles l'intéressé exerce sa profession ne lui permettent pas de consacrer le temps nécessaire pour respecter la méthodologie prévue à 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 ; qu'en conséquence, les griefs retenus à l'encontre de M. B. sont suffisants pour rendre un avis en faveur d'une suspension de son activité.

10. M. B. n'a donc pu être en mesure ni de s'assurer que les véhicules expertisés 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, l'intéressé a mis gravement en danger la vie des usagers de la route.

DÉCIDE :

Article 1^{er} : La commission est d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. B. par la ministre chargée des transports une interdiction de l'exercice de l'activité professionnelle d'expert en automobile de trois ans.

Article 2 : Le présent avis sera notifié à M. B. et à la ministre chargée des transports. Il sera publié sur le site internet de la Sécurité routière.