

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Décision du 2 août 2019 portant sanction d'un expert en automobile

NOR : TRES1922742S

(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. B., 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 18 avril 2019 ;

Vu les autres pièces du dossier,

Considérant ce qui suit :

1. M. B., expert en automobile régulièrement inscrit sur la liste nationale prévue à l'article L. 326-3 du code de la route, a, par message électronique du 1^{er} avril 2019 et dans le cadre de la procédure disciplinaire engagée à son encontre, demandé la suspension de son inscription sur la liste nationale des experts en automobile à compter du 8 avril 2019. Il a confirmé cette demande par courrier électronique du 9 avril 2019 et précisé avoir trouvé un emploi salarié dans le secteur de l'après-vente automobile, activité dont l'exercice est incompatible, en application des dispositions de l'article L. 326-6 du code de la route, avec celui de la profession d'expert en automobile. En conséquence, M. B. ne figure désormais plus sur la liste nationale des experts en automobile et ne peut régulièrement plus exercer la profession d'expert en automobile.

2. Il résulte de la jurisprudence du Conseil d'État relative à la compétence des chambres disciplinaires des ordres professionnels, qu'une procédure disciplinaire peut être engagée à

l'encontre de M. B. même si celui-ci ne dispose plus de l'agrément de l'État, dans la mesure où cette absence d'agrément ne prive pas d'objet les poursuites disciplinaires intentées contre l'intéressé à raison de faits commis alors qu'il était inscrit sur liste nationale des experts en automobile.

3. Il ressort des pièces du dossier que M. B. a rédigé dans le cadre de procédures relatives à des véhicules endommagés 447 seconds rapports en 2015, 777 seconds rapports en 2016 et 632 seconds rapports en 2017 ; qu'il a notamment télétransmis, à plusieurs reprises, dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV) plus de 20 seconds rapports en une seule semaine, par exemple 33 seconds rapports la semaine du 5 septembre 2016 et jusqu'à 88 seconds rapports pour le mois de mars 2017 ; que le volume de cette activité justifie que des contrôles approfondis aient été 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 a été respectée.

4. Lors de la procédure devant la commission nationale des experts en automobile (CNEA), M. B. a communiqué neuf dossiers sur les dix qui lui avaient été demandés afin que celle-ci puisse évaluer le suivi par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés. Ces dossiers se sont révélés formellement incomplets au regard des obligations professionnelles qui s'imposent à tout expert en automobile.

5. L'examen des dossiers transmis révèle des manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de M. B. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par l'intéressé est insuffisante à plusieurs titres et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

6. En premier lieu, M. B. reconnaît ne plus rédiger de seconds rapports d'expertise dans le cadre des procédures relatives aux véhicules endommagés (VE) au motif que, la procédure étant dorénavant totalement dématérialisée, il ne lui est plus possible de déposer des rapports au format papier auprès des guichets des préfectures. M. B. considère ainsi qu'il n'est dès lors plus nécessaire ni obligatoire de les rédiger, l'enregistrement des rapports dans le SIV pouvant, de fait et selon lui, se faire en l'absence de document papier. Il ne rédige de seconds rapports que lorsque ces documents lui sont demandés soit par le propriétaire du véhicule, soit par l'administration.

7. En procédant de la sorte, M. B. méconnaît de façon manifeste et récurrente la réglementation relative aux procédures VE et ses obligations professionnelles. La rédaction des seconds rapports d'expertise est en effet une obligation légale et réglementaire pour tout expert en automobile prévue par les dispositions des articles L. 327-3 à L. 327-5 et R. 327-3 à R. 327-5 du code de la route, le second rapport constituant au surplus, dans le cadre de ces procédures spécifiques, le fondement, sur le plan de la technique automobile, des actes administratifs pris par l'autorité administrative pour interdire la circulation ou la vente d'un véhicule endommagé.

8. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, M. B. n'a fourni, à l'appui des seconds rapports qui lui ont été demandés, que peu de photographies des véhicules concernés. Il ne photographie ainsi pas lors des différentes visites sur l'ensemble des véhicules examinés 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 quelques photographies transmises ayant été prises alors que les réparations étaient déjà relativement avancées, sans qu'il soit possible d'apprécier la méthodologie alors employée et notamment

l'application de traitement anticorrosion ou la réalisation d'essais destructifs. Les clichés transmis ne sont en outre pas datés, ce qui rend impossible toute vérification de leur authenticité.

9. De même, la traçabilité des pièces employées lors des travaux de réparation est insuffisante, voire inexistante. M. B. n'utilise pour ce faire qu'une « fiche de liaison Expert en automobile/Réparateur » et n'a fourni aucun procès-verbal de suivi. Or, cette fiche est tout à fait insuffisante pour retracer les réparations effectuées, leur réalisation dans les règles de l'art et la conformité du véhicule au terme de ces travaux.

10. En outre, les factures transmises ne précisent pas systématiquement si les pièces de remplacement sont neuves ou de réemploi. De plus, pour au moins un des véhicules examinés, M. B. a validé l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité, en l'occurrence des ceintures de sécurité indiquées sous la dénomination « *DIVERS d'occasion* » sur la facture correspondante. Pour ce même véhicule, aucun élément du dossier transmis par l'intéressé ne permet de s'assurer du changement des calculateurs d'airbags et de ses modalités, alors même que le premier rapport d'expertise listait ces pièces comme endommagées. Aucune photographie des pièces utilisées et de leurs références, qu'elles soient neuves ou d'occasion, n'est en outre présente dans les dossiers transmis.

11. S'agissant de l'ensemble des dossiers transmis par M. B., celui-ci a effectué sur les véhicules concernés des essais routiers qui peuvent sembler insuffisants au regard du temps passé, de la faible distance parcourue, des dommages constatés et des caractéristiques des véhicules dans la mesure où plusieurs d'entre eux sont des véhicules à hautes performances.

12. 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, la commission, le fait que l'intéressé reconnaît implicitement réaliser des expertises de véhicules endommagés en moins de trente minutes, et compte tenu des manquements manifestes sur les dossiers qui ont été soumis à l'appréciation de la CNEA, il y a lieu de considérer que ce temps de suivi très court ne peut en aucun cas satisfaire aux exigences spécifiques prévues par la réglementation concernant la procédure de remise en condition de sécurité des véhicules après réparations contrôlées

13. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. B., compte tenu du temps qu'il consacre à l'examen des véhicules et des manquements constatés de façon récurrente 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. Jean-Michel B., expert en automobile (agrément n° XXXX-VE), est radié de la liste des experts en automobile avec interdiction de solliciter une nouvelle inscription pendant cinq ans.

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 2 août 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 (*Délégation à la sécurité routière – Place Beauvau – 75008 Paris*) ou d'un recours de pleine juridiction devant la juridiction administrative compétente.