



COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Procès verbal

Séance du 11 juillet 2019

Participants :

M. Yves GOUNIN	Président
Col. Jérôme BISOGNIN	Représentant de l'État
M ^{me} Marie-France DIABIRA	Représentant de l'État
M. Pascal JUSSELME	Représentant des experts en automobile
M. François MONDELLO	Représentant des experts en automobile
M. Philippe OUVRARD	Représentant des experts en automobile
M ^{me} Céline KASTNER	Représentante d'associations des usagers de la route
M. Christophe RAMOND	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

Affaires examinées :

- N° 002-2019 – M.A. (agrément n° XXXX-VE)
- N° 004-2018 – M. B. (agrément n° XXXX-VE)

*

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° 002-2019 – M. A.

M. A. est présent, accompagné de son conseil M^e C.

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

Le rapporteur indique que les griefs du ministre chargé des transports portent, d'une part, sur la rédaction d'un second rapport du 07/12/2018 pour le véhicule immatriculé 8769 ZM 76 de marque Renault et de modèle Alpine A610 alors que le premier rapport du 01/07/2010 classe ce véhicule comme techniquement irréparable ; d'autre part, sur la rédaction d'un second rapport concernant le véhicule immatriculé EB-870-BF de marque Peugeot et de modèle 208 pour lequel M. A. a rédigé et signé le 30/05/2018 un second rapport qui comporterait des incohérences par rapport au kilométrage et à l'identification du réparateur.

S'agissant du premier véhicule, le rapporteur indique que M. A., en rédigeant un second rapport destiné à lever auprès de services chargés de l'immatriculation des véhicules l'interdiction de circulation qui frappe ce véhicule, alors même que le premier rapport qualifiait ce véhicule de techniquement irréparable et que l'intéressé n'a pas suivi les travaux de réparation, a méconnu les dispositions 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.

S'agissant du second véhicule, le rapporteur indique que les explications données par M. A. sont de nature à le disculper ; il propose donc de ne retenir les griefs que pour le premier véhicule.

Compte tenu de l'absence de suivi des réparations sur le premier véhicule, le rapporteur conclut à ce que la commission propose au ministre chargé des transports de prononcer à l'encontre de M. A. un avertissement.

Le président donne la parole au défendeur.

M^e C. tient à rappeler le contexte, en soulignant que le premier véhicule de marque Alpine est un véhicule prestigieux et d'exception. Il précise que cette marque revit actuellement puisque l'usine Alpine a repris une activité à Dieppe. Il indique que le véhicule a été restauré dans les règles de l'art par un professionnel sérieux, réputé et reconnu par tous les possesseurs de véhicules de cette marque ; que ce professionnel souhaitait remettre en circulation ce véhicule et que c'est à la demande d'un fonctionnaire de la préfecture de l'Eure (27) que M. A. est intervenu pour s'assurer qu'il pouvait à nouveau circuler en toute sécurité. M^e C précise que lorsque son client a vu le véhicule, celui-ci était déjà restauré. Celui-ci a jugé que le premier rapport n'était pas suffisamment motivé et que des pièces neuves provenant d'un fournisseur en Allemagne présentant toutes les garanties de sérieux et de respectabilité pouvaient être utilisées pour réparer ce véhicule dans les règles de l'art. M^e C. indique que son client a pu voir toutes les étapes de la restauration du véhicule grâce aux photographies prises par le réparateur, compilées dans un dossier soumis à l'appréciation de la commission. Il indique que les photographies permettent de s'assurer de la qualité des soudures et précise que son client a fait procéder à tous les contrôles nécessaires, avec les moyens à sa disposition, pour s'assurer que le véhicule pouvait circuler en toute sécurité. Il a également procédé à un essai routier sur les routes sinueuses de l'Eure et a constaté que le comportement dynamique du véhicule était parfait. M^e C. ajoute que les résultats du contrôle technique sont parfaits et que le véhicule ne présente aucun danger en matière de sécurité routière.

Sur le plan juridique, M^c C. souligne que son client a bien pris connaissance du premier rapport conformément aux dispositions de l'article 7 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 ; que si l'on peut considérer qu'il y a eu un manquement par rapport à l'annexe 3 de cet arrêté, son client n'a eu, en aucune façon, l'intention de remettre en circulation un véhicule dangereux pour la sécurité routière.

Considérant que le manquement est minime et que l'élément intentionnel n'est pas constitué, M^c C. demande à la commission de ne pas suivre l'avis du rapporteur et de proposer au ministre chargé des transports un classement sans suite.

La commission s'interroge sur le délai de huit ans entre le premier et le second rapport. M. A. indique qu'il s'agit du temps qu'a mis le propriétaire actuel pour restaurer son véhicule. Ce délai tient notamment compte du temps qu'a pris la recherche de pièces neuves afin de réparer le véhicule dans les règles de l'art.

La commission demande à M. A. comment il a pu contrôler les fixations et les soudures à partir de simples photographies.

M. A. répond que l'on voit quelques soudures sur les photographies, mais reconnaît qu'elles ne sont que visuelles.

La commission demande en quoi le fait qu'il s'agissait d'un véhicule d'exception rendait l'acceptation de la mission différente de celle concernant n'importe quel autre véhicule.

M. A. indique qu'il s'est demandé en quoi ce véhicule ne pourrait pas circuler compte tenu de la qualité de sa restauration alors que d'autres véhicules moins prestigieux sont mal réparés et circulent néanmoins. Il précise qu'il s'agit d'un véhicule prestigieux et pas d'un véhicule ordinaire.

La commission demande si un véhicule de sport à hautes performances dont les soudures n'auraient pas été correctement contrôlées s'avérait moins dangereux qu'un véhicule dit « ordinaire ».

M. A. convient que non.

La commission demande quel est l'intérêt pour un expert en automobile de rédiger un second rapport, dès lors que le premier rapport classe le véhicule comme techniquement irréparable.

M. A. indique que c'est un fonctionnaire de la préfecture de l'Eure qui l'a contacté sur ce dossier.

La commission demande si la mission a été acceptée spontanément et si M. A. a pris le conseil d'un collègue avant d'accepter cette mission.

M. A. indique que le propriétaire du véhicule lui a expliqué par téléphone l'histoire du véhicule ; qu'il a dès lors pris rendez-vous pour examiner les pièces du dossier. Il précise ne pas s'être posé la question de prendre des conseils auprès d'un confrère. En effet, selon lui, le critère d'irréparabilité technique n'était plus fondé car les pièces pour réparer le véhicule étaient désormais disponibles.

La commission demande si M. A. a pris contact avec le fonctionnaire de la préfecture de l'Eure pour lui indiquer que le premier rapport classait le véhicule comme techniquement irréparable.

M. A. indique que non. Il précise qu'il a pris contact avec l'expert qui a rédigé le premier rapport pour lui expliquer la situation et en quoi il considérait que le véhicule était finalement techniquement réparable.

La commission demande quel est l'intérêt pour le propriétaire du véhicule de lever l'interdiction de circulation sur ce véhicule.

M. A. précise que le propriétaire de ce véhicule est un collectionneur passionné de la marque Alpine et qu'il fait de la représentation dans des salons et autres événements.

Après avoir donné la parole en dernier à l'expert, le président remercie M. A. et son conseil, qui quittent la salle. La Commission délibère hors de leur présence.

Après en avoir délibéré, la commission considère qu'il y a lieu de ne retenir aucun grief pour le second véhicule.

En revanche, s'agissant du premier véhicule, la commission considère que M. A., en acceptant la mission d'expertiser en vue d'un second rapport un véhicule déjà réparé, n'a pas été en mesure d'examiner le véhicule dans l'état où il se trouvait contrairement avec le réparateur chargé de la remise en conformité ; il n'a également pu effectuer ni la première visite avec un véhicule démonté et sur banc de contrôle si des opérations de restructuration étaient prévues, ni la deuxième en cours de réparation. Dès lors, M. A. n'a pas respecté les dispositions 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 considère également qu'un expert en automobile ne saurait accepter une mission dès lors que le premier rapport classe le véhicule comme techniquement irréparable. La commission estime que l'expert en automobile, dans ce cas, aurait dû jouer un rôle de conseil auprès du propriétaire du véhicule plutôt que de se lancer dans une expertise dont il savait qu'elle ne respecterait pas les dispositions réglementaires.

Sur le plan technique, la commission considère qu'il n'est pas possible de s'assurer de la qualité de soudures sur des photographies prises par le réparateur en cours de réparation ; l'expert en automobile doit être présent pendant les travaux de réparation, notamment pour être en mesure, si nécessaire, de faire procéder à des tests d'arrachement sur éprouvettes et s'assurer que le matériel de soudure est correctement réglé.

La commission est donc d'avis que soit proposé au ministre chargé des transports de prononcer un avertissement à l'encontre de M. A. Cette sanction apparaît à la commission comme juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la nécessité de respecter les dispositions réglementaires relatives au suivi des véhicules endommagés.

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

*

2. Affaire N° 004-2018 – M. B.

M. B. est présent.

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

Le rapporteur rappelle 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 462, 846 et 785 seconds rapports et que ce volume apparaît manifestement incompatible avec un suivi sérieux des réparations.

Le rapporteur indique tout d'abord que M. B. a rédigé en 2016, 846 seconds rapports, soit 2 538 visites correspondant à un schéma à trois visites ; sur 220 jours travaillés, cela équivaut à 11 véhicules par jour. Le rapporteur précise que si l'on considère que pour la totalité de ces dossiers, l'intéressé n'a effectué que deux visites, soit 1 692 visites, la moyenne sur 220 jours travaillés est à 7,69 véhicules par jour ; or, le rapporteur souligne que M. B. indique n'examiner que 3 à 4 véhicules par jour, ce qui révèle une incohérence. Dès lors, le rapporteur précise que le volume de l'activité de l'intéressé justifie que des contrôles plus approfondis soient effectués.

Quatre dossiers ont été sélectionnés au hasard et demandés à M. B. afin d'être analysés pour confirmer ou infirmer les doutes ainsi soulevés. En réponse à cette demande, M. B. a transmis des éléments sur l'ensemble de ces dossiers.

L'analyse des dossiers transmis permet de relever un certain nombre d'éléments récurrents : absence ou insuffisance de traçabilité des pièces employées dans les réparations alors que des pièces de réemploi, notamment pour les éléments de sécurité passive (essentiellement des airbags) ont été validés par M. B. ; incomplétude des dossiers qui ne permet pas de pouvoir s'assurer *a posteriori* de la qualité des réparations et de l'expertise (p. ex. absence de certaines factures, photographies manquantes, attestation de contrôle technique postérieure au second rapport) ; anomalies formelles : imprécision dans le kilométrage des véhicules (absence de photo du compteur des véhicules et imprécision du 2nd rapport), erreurs dans la mention du professionnel réparateur, mandat ne permettant pas de s'assurer que l'expert en automobile est bien mandaté pour réaliser l'expertise, références juridiques erronées sur les seconds rapports ; contrôles de géométrie contenant des valeurs non conformes aux spécifications du constructeur.

Le rapporteur rappelle, s'agissant de l'installation d'airbags d'occasion, que la seule façon de s'assurer qu'ils fonctionnent est de réaliser un essai destructif ; qu'un test avec une valise de diagnostic ne permet pas de s'assurer que des éléments non électroniques sont en parfait état, comme par exemple les coutures des coussins ; qu'il est dans tous les cas impossible de s'assurer que cette pièce de sécurité a été correctement prélevée ou entreposée et que la seule solution pour un expert en automobile est de ne pas valider l'installation d'airbags d'occasion, quand bien même les textes en autorisent la vente. Le rapporteur précise que cela est régulièrement rappelé aux experts en automobile lors de leurs formations annuelles.

Le rapporteur indique enfin qu'un procès verbal de renseignement administratif alerte sur le fait que M. B. fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire le mettant directement en cause dans l'exercice de son activité professionnelle d'expert en automobile.

Le rapporteur, considérant les risques que fait peser l'activité de M. B. sur la sécurité routière, est donc d'avis que la commission propose au ministre chargé des transports de prononcer à l'encontre de l'intéressé une interdiction d'exercice de l'activité professionnelle pour une durée de deux ans.

Le président donne la parole au défendeur.

M. B. conteste le procès verbal de renseignement administratif joint au dossier. Il invite la commission à consulter une liasse, qu'il fournit, d'une cinquantaine d'attestations sur l'honneur de

garagistes certifiant qu'il se déplace pour voir les véhicules. Il indique demander tous les contrôles et qu'il réalise des tournées lui permettant de voir plusieurs véhicules dans chaque garage, ce qui explique le volume de son activité. Il précise être parfaitement organisé et voir 3 à 4 véhicules par jour en moyenne, ce qui revient, selon lui, à environ 15 véhicules par semaines, soit près de 770 visites par an.

La commission s'interroge sur les chiffres fournis par l'intéressé, indiquant qu'il y a manifestement une incohérence entre le nombre de rapports et le nombre de visites que cela implique.

M. B. indique qu'il est organisé de façon à pouvoir voir plusieurs véhicules en même temps dans les garages.

La commission demande l'avis de M. B. sur l'utilisation d'airbags d'occasion.

L'intéressé indique que « *l'interdiction d'utiliser des airbags d'occasion n'est pas notifiée dans le décret de loi* » et qu'il se fondait sur les centres VHU agréés pour être certain de la provenance de ces pièces, mais depuis son audition avec le rapporteur, il a pris conscience qu'il ne fallait plus valider l'installation d'airbags d'occasion.

La commission demande à M. B. des précisions sur les raisons pour lesquelles il a indiqué lors de son audition par le rapporteur, afin de justifier la validation d'un contrôle de géométrie des trains roulants dont certaines valeurs ne sont pas conformes aux spécifications, que « *l'important, c'est l'équilibre entre droite et gauche avec un écart inférieur à 1°* ».

M. B. indique qu'il y a des tolérances dans le contrôle de géométrie, et que si l'on est proche des cotes du constructeurs, le véhicule va très bien, notamment pour tout véhicule de plus de 100 000 kilomètres.

La commission demande si l'intéressé suit tous les ans les formations « véhicules endommagés » (VE) et s'il évoque ces points techniques.

M. B. indique qu'il suit les formations annuelles ; mais que pour lui, lorsqu'il y a un degré d'écart, la voiture va droit.

La commission demande s'il arrive à l'intéressé de devoir refuser des missions.

M. B. répond que oui, car il se fait traiter de tous les noms, et que depuis 1,5 an, il refuse de travailler avec tout nouveau réparateur qui ne figurerait pas dans son répertoire téléphonique.

La commission demande s'il pourrait effectuer davantage de missions.

M. B. indique que non, qu'il va dans tous les cas lever le pied car il souhaite prendre sa retraite dans un an.

Après avoir donné la parole en dernier à l'expert, le président remercie M. Pascal FAURE, qui quitte la salle. La Commission délibère hors de sa présence.

Après en avoir délibéré, la commission considère qu'à supposer que M. B. effectue, comme il le soutient, toutes les visites des véhicules, les conditions dans lesquelles il les réalise ne lui permettent pas d'y 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.

La commission considère qu'en ne respectant ni la réglementation, ni les normes des constructeurs, ni les recommandations formulées lors des formations annuelles obligatoires, M. B. méconnaît ses obligations et sa responsabilité en matière de sécurité routière.

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 pour une durée de trois ans.

Cette sanction apparaît à la commission comme suffisamment juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la gravité de ses manquements susceptibles de porter gravement atteinte à la sécurité des usagers de la route.

Le présent avis est adopté après un vote à la majorité 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 12h15.