

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Procès verbal

Séance du 18 avril 2019

Participants :

M. Yves GOUNIN	Président
M ^{me} Claudie ALDIGE	Représentante de l'État
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. Jacques TRASSOUDAINÉ	Représentant des experts en automobile
M. François MONDELLO	Représentant des experts en automobile
M. Philippe OUVARD	Représentant des experts en automobile
M ^{me} Céline KASTNER	Représentante d'associations des usagers de la route
M. Éric JAMES	Représentant des entreprises d'assurance
M. Thierry LEMAITRE	Représentant des entreprises d'assurance
Mme Valérie PROTASSIEFF	Rapporteur
M. Simon CAQUÉ	Délégation à la sécurité routière
M. Emmanuel DODILLE	Délégation à la sécurité routière

Affaires examinées :

- N° 009/2018 – M. B. en activité sous agrément n° XXXX-VE du ministère chargé des transports
- N° 006/2018 – M. A. en activité sous agrément n° XXXX-VE 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° 009/2018 – M. B.

M. B. n'est pas présent ni représenté.

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. sur les années 2015, 2016 et 2017, soit respectivement 447, 777 et 632 seconds rapports. Il précise que cela implique trois fois plus de visites effectuées, soit plus de 2 250 visites en 2016 et plus de 1 800 visites en 2017. Hors temps de trajet, le rapporteur souligne que l'on peut considérer qu'en moyenne, sur cette période, il était possible théoriquement à M. B. de voir 33 à 40 véhicules par jour en travaillant 10 heures par jour et en consacrant à chaque visite 15 minutes.

Il indique qu'en conséquence, l'activité de M. B. sur cette période semble trop importante pour que l'on puisse considérer ses rapports comme sérieux et techniquement fondés, car il semble en effet matériellement impossible que l'intéressé ait pu effectuer sérieusement les trois visites réglementaires sur l'ensemble des véhicules concernés dans le temps qu'il s'est imparti pour les faire.

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. B. 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. a dans un 1^{er} temps transmis des éléments relatifs à 4 des 10 dossiers demandés, non sans avoir demandé au secrétariat de la commission des précisions sur les références de ses propres dossiers. S'agissant des 6 véhicules restants, quelques éléments relatifs à 5 d'entre eux ont été remis lors de l'audition de l'expert le 19 mars et n'ont pu être analysés que postérieurement à cette date et sans donner lieu à échanges avec M. B. Le rapporteur indique qu'en définitive, les dossiers ne sont pas complets et l'un d'entre eux manque.

L'analyse de ce qui a été transmis permet de relever plusieurs éléments, comme par exemple : absence d'identification du véhicule (absence de photo du n° VIN) ; absence ou insuffisance de traçabilité des pièces employées dans les réparations alors que des pièces de réemploi sont parfois utilisées ; méthodologie d'expertise insuffisante qui ne permet pas de pouvoir s'assurer a posteriori de la qualité des réparations et de l'expertise, en particulier sur les deuxièmes visites des véhicules (date/moment de la visite, angle des photos) ; insuffisance des photos, au surplus non datées, ce qui rend impossible toute vérification de leur authenticité ; essai routier du véhicule au terme de la 3^e visite de l'expert potentiellement insuffisant.

Le rapporteur précise par ailleurs que, lors de l'audition de M. B., celui-ci a affirmé ne plus rédiger de 2nd rapports depuis la fermeture des guichets en préfecture fin 2017. Du fait de la télétransmission des conclusions de ces rapports dans le SIV et d'absence de document papier à fournir à l'administration, l'intéressé a déclaré considérer que l'obligation de rédiger ces rapports n'existait plus, alors même que la réglementation applicable sur ce point n'avait pas évolué. Ce manquement semble au rapporteur d'une particulière gravité venant d'un expert expérimenté.

Le rapporteur indique que la question du recours à des pièces de réemploi concernant les pièces de sécurité passive constitue un sujet important. Il relève que s'agissant du véhicule PEUGEOT, modèle 3008, immatriculé DT-653-RR, des ceintures complètes ont été remplacées mais M. B. n'a pas su indiquer la provenance de ces pièces, ce qui apparaît d'autant plus préoccupant que l'une des factures indique « *DIVERS d'occasion* » au dessus de la mention : « *Hayon complet PC AR complet Feu ARG 2 ceintures AV + divers Peugeot 3008* ».

Le rapporteur indique que les dispositions applicables aux pièces de réemploi issues de l'économie circulaire (articles R. 224-22 et R. 224-25 du code de la consommation) excluent en effet la possibilité d'utiliser des pièces de réemploi lorsqu'il s'agit d'équipements de sécurité. Leur champ d'application est toutefois limité aux « *prestations d'entretien ou de réparation de voitures particulières et de camionnettes définies à l'article R. 311-1 du code de la route* » réalisées par un professionnel et destinées au consommateur. Il précise qu'en outre, il est indiqué chaque année aux experts agréés et qualifiés « Véhicules Endommagés » (VE) lors de la formation VE que le remplacement des airbags et autres équipements de sécurité passive du véhicule doit se faire par des pièces neuves, dont la traçabilité est strictement contrôlée par l'expert conformément à la méthodologie de l'expertise définie en annexe 3 à l'arrêté du 29 avril 2009 et précisée à l'annexe 5 de la circulaire du 28 mai 2009.

Le rapporteur souligne par conséquent, qu'en validant des réparations lors desquelles pouvaient être utilisées des pièces de sécurité en réemploi et sans traçabilité, sans pouvoir contrôler la qualité des réparations notamment en réalisant des photos certes pendant les travaux de réparation mais sous un angle inadapté ou à un moment inopportun, sans rédiger de 2nd rapports, sans retracer l'identification du véhicule et sans mettre en mesure les personnes destinataires, ou qui auraient dû l'être, d'avoir connaissance de ses rapports, M. B. a commis un grave manquement aux conditions d'exercice de sa profession en mettant en danger la sécurité des usagers de la route. Pour le rapporteur, le nombre relativement important de 2nd rapports irréguliers étudiés en l'espèce démontre au surplus le caractère récurrent des fautes et manquements commis par M. B. , ce qui est de nature à aggraver sa responsabilité en tant que professionnel de l'expertise en automobile, d'autant plus que figurent parmi les dossiers présentés devant la commission un certain nombre de véhicules à hautes performances.

Le rapporteur indique que l'intéressé a déclaré cesser son activité à compter du 8 avril 2019. Le rapporteur conclut à une interdiction d'exercer pendant trois ans.

La commission s'interroge en premier lieu pour savoir s'il convient de sanctionner un expert en automobile alors même que celui-ci n'est plus en activité. Elle se réfère à cet égard à la jurisprudence du Conseil d'État sur la compétence des chambres disciplinaires des ordres professionnels des professions de santé (CE, 29 juillet 1994, Mme Ali Ahmet, Rec. Leb. p. 406). Elle est dès lors d'avis que le fait que M. B. ne dispose plus de l'agrément de l'État ne prive pas d'objet les poursuites disciplinaires intentées contre lui à raison de faits commis alors qu'il était inscrit sur liste nationale des experts en automobile.

Après en avoir délibéré, considérant les manquements commis par M. B. dans l'exercice de sa profession et que l'intéressé n'exerce plus la profession d'expert en automobile, la commission considère qu'il y a lieu de lui interdire de se réinscrire sur la liste nationale des experts en automobile pendant cinq ans. Cette sanction apparaît à la commission comme 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° 006/2018 – M. A.

M. A. est représenté par son avocate, 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 sur un nombre particulièrement important de seconds rapports rédigés et signés par M. A. notamment sur les années 2015, 2016 et 2017, soit respectivement 478, 757 et 617 seconds rapports, ce qui correspond à l'examen de 33 à 40 véhicules par jour en travaillant 10 heures par jour et en consacrant à chaque visite 15 minutes. Le rapporteur précise que le volume de cette activité justifie que des contrôles plus approfondis soient effectués.

Il indique que dix dossiers ont été sélectionnés et demandés à l'intéressé afin d'être analysés pour confirmer ou infirmer les doutes ainsi soulevés. En réponse à cette demande, M. A. 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 d'identification du véhicule (absence de photo du n° VIN) ; absence de signature des seconds rapports, les documents transmis par M. A. lors de son 2nd envoi courrier étant de simples rééditions signées avant transmission au secrétariat de la commission ; imprécision sur les dates de ces rapports, ce qui conduit notamment à des interrogations quant à l'interprétation des relevés de kilométrages des véhicules ; nombreux véhicules ayant un parcours passant par des centres VHU ; 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), sont souvent utilisées ; méthodologie d'expertise insuffisante qui ne permet pas de pouvoir s'assurer a posteriori de la qualité des réparations et de l'expertise, en particulier sur les deuxièmes visites des véhicules (date/moment de la visite, angle des photos, contrôle des soudures) ; absence totale de photos ou quelques clichés seulement, manifestement réalisés au terme des réparations et non datés, ce qui rend impossible toute vérification de leur authenticité ; anomalies dans les relevés de kilométrage des véhicules due à l'imprécision du relevé par l'expert (absence de photo du compteur des véhicules et imprécision ou absence de date du 2nd rapport) et révélant une utilisation, plus ou moins importante, de ces véhicules par les réparateurs avant le terme des opérations d'expertise ; absence systématique d'essai routier du véhicule au terme de la 3^e visite de l'expert.

Le rapporteur indique que la question du recours à des pièces de réemploi concernant les pièces de sécurité passive, en l'occurrence les airbags et leurs calculateurs, constitue une préoccupation importante s'agissant de la procédure VE, ainsi que le souligne la doctrine de la commission. Ce point ressort en l'espèce de l'analyse du dossier relatif au véhicule TWINGO immatriculé AA-502-LR. Le rapporteur précise que les dispositions applicables aux pièces de réemploi issues de l'économie circulaire (articles R. 224-22 et R. 224-25 du code de la consommation) excluent en effet la possibilité d'utiliser des pièces de réemploi lorsqu'il s'agit d'équipements de sécurité. Leur champ d'application est toutefois limité aux « *prestations d'entretien ou de réparation de voitures particulières et de camionnettes définies à l'article R. 311-1 du code de la route* » réalisées par un professionnel et destinées au consommateur. Il souligne, en outre, qu'il est indiqué chaque année aux experts agréés et qualifiés VE lors de la formation VE que le remplacement des airbags et autres équipements de sécurité passive doit se faire par des pièces neuves, dont la traçabilité est assurée conformément à la méthodologie de l'expertise définie en annexe 3 à l'arrêté du 29 avril 2009 et précisée à l'annexe 5 de la circulaire du 28 mai 2009.

Le rapporteur précise toutefois que M. A. a admis lors de son audition valider l'utilisation d'airbags d'occasion provenant de professionnels, pour lesquels une facture lui est fournie, qui sont garantis par le fournisseur, et qu'il contrôle au moyen de la valise diagnostique qu'il a acquise. Le rapporteur souligne que ce contrôle ne peut toutefois être considéré comme suffisant, puisqu'il ne garantit pas totalement le bon fonctionnement de ces éléments (absence de contrôle de l'étanchéité du coussin, absence de vérification des coutures, etc.).

Le rapporteur indique cependant qu'il ressort des éléments transmis et de l'audition de M. A. que celui-ci est un expert en automobile en automobile doté d'une expérience professionnelle qui semble sérieuse. Au-delà du nombre excessif de seconds rapports, les éléments relevés à l'encontre de M. A. semblent davantage procéder de mauvaises habitudes prises au fil du temps qui l'ont conduit à établir des rapports incomplets, sans pour autant que la qualité de son expertise technique puisse être mise en cause, à l'exception de la validation de pièces de sécurité passive d'occasion. Sur ce dernier point, M. A., qui semble comprendre les objectifs de sécurité routière en la matière, l'admet sans difficulté et considère s'entourer d'un minimum de garanties qui lui permettent de considérer que ces réparations ne mettent pas en danger la sécurité. Le rapporteur précise également que l'intéressé n'a par ailleurs jamais été mis en cause de quelque façon que ce soit en tant que professionnel de l'expertise en automobile et a indiqué avoir pris acte de la nécessité de modifier sa pratique professionnelle.

Le rapporteur est donc d'avis que la commission propose au ministre chargé des transports de prononcer un blâme à l'encontre de M. A.

Le président donne la parole au défendeur.

L'avocate de M. A. indique que le nombre de rapports estimé normal ou maximum, à savoir 440, relève d'une échelle comparable à l'activité de quelqu'un qui travaille dans l'administration ; or, en l'espèce, son client est un professionnel libéral, ce qui implique un certain volume d'activité. Elle relève le faible nombre de congés qui ont été pris par l'intéressé : seulement trois semaines de vacances en août 2018 et, les précédentes années, M. A. ne prenait qu'une semaine de vacances en août. Elle indique que l'activité se situe toujours sur la zone de Rouen, aux alentours de 20 km autour de Rouen et systématiquement à 1 heure de route du bureau de M. A. Elle précise que sur Caen, il n'y a qu'un seul garage à visiter.

Le président demande à M^e C. si elle conclut à ce qu'aucune sanction ne soit prise à l'encontre de son client.

M^e C. répond qu'elle ne conclut pas à ce qu'aucune sanction ne soit prise : son client a reconnu qu'il a pris de mauvaises habitudes, qu'il a une méthodologie un peu ancienne, et il reconnaît qu'au niveau de ses rapports, il y a des manquements qui ne relèvent pas de sa mauvaise pratique mais de mauvaises habitudes (p. ex. ne pas garder le rapport signé). Elle estime toutefois que la sanction proposée par le rapporteur est excessive. Elle précise que M. A. a une très bonne expertise, qu'il a la confiance de nombreux professionnels et qu'il refuse d'intervenir trop loin de son bureau. Elle précise qu'au niveau des sanctions, il y a lieu d'aller *crescendo*, et qu'au sens de M. A., un avertissement apparaît plus approprié s'agissant d'une première mise en cause. Elle souligne que depuis son audition par le rapporteur, son client a mis en place de nouveaux processus en dépit du mécontentement de certains garages, qu'il a modifié son modèle de rapport pour inscrire la date effective du second rapport et qu'il photographie désormais systématiquement les véhicules.

La commission s'interroge sur la pratique de M. A. concernant l'utilisation de pièces de réemploi ; elle demande quelle est sa position et si c'est une pratique qu'il exerce tous les jours.

M^e C. indique qu'il s'agit pour son client d'un élément important, ainsi qu'en témoigne l'acquisition de matériel pour contrôler les airbags. Il entend bien la position selon laquelle ce matériel ne doit être remplacé qu'à neuf et va désormais s'y plier. De prime abord, s'il a autorisé le remplacement d'airbags d'occasion, c'est parce qu'il y avait une traçabilité de l'origine du véhicule et de ces pièces. Avant d'avoir été entendu par le rapporteur, M. A. était intimement persuadé qu'il ne mettait pas les usagers de la route en danger.

La commission indique que l'expert a un rôle important en matière de sécurité routière et qu'il est constamment rappelé, lors des formations annuelles relatives aux véhicules endommagés, qu'il convient de remplacer les airbags avec des pièces neuves ; qu'en effet, la seule façon de s'assurer à ce jour qu'un airbag fonctionne correctement est de procéder à un essai destructif ; or, s'agissant d'une pièce de sécurité, il est nécessaire d'être absolument certain que le véhicule est ensuite apte à circuler dans des conditions normales de sécurité. La commission souhaite donc savoir si M. A. a suivi les formations VE obligatoires pour justifier de la qualification VE.

M^e C. indique que oui.

La commission demande alors comment l'on peut expliquer que l'intéressé n'ait pas suivi les prescriptions concernant le remplacement d'airbags.

Sur ce point, M^e C. indique simplement que son client lui aurait indiqué qu'aucun support pédagogique relatif à l'utilisation des pièces de réemploi n'était distribué lors des formations annuelles VE et qu'il ne disposait par conséquent d'aucune preuve permettant de justifier que ces questions y ont bien été abordées.

La commission indique qu'il semble par ailleurs manquer beaucoup d'éléments justificatifs dans les rapports de M. A. et demande notamment pourquoi il n'y a pas de factures. Elle s'interroge sur la façon dont l'intéressé peut justifier l'absence ou l'insuffisance d'éléments justificatifs dans ses rapports.

M^e C. indique que M. A. voit les factures mais ne les a pas numérisées ; qu'il demande systématiquement à les voir. Elle précise également que M. A. demande désormais à chaque réparateur de lui fournir une facture récapitulative pour chaque véhicule.

La commission demande pourquoi M. A. n'a pas souhaité être personnellement présent.

M^e C. indique que son client a été éprouvé par l'audition avec le rapporteur. Il a expliqué tout ce qu'il avait à expliquer durant cette audition. Il a bien conscience qu'un certain nombre de choses ont posé difficulté. C'était difficile pour lui, psychologiquement de venir. Il se sent remis en cause dans ses qualités professionnelles.

Après en avoir délibéré, la commission constate, sur la forme, que les rapports de M. A. ne répondent pas à la réglementation prévue par les textes. Par ailleurs, elle considère que l'approche sécurité routière dans les dossiers qui lui ont été soumis n'apparaît pas suffisamment prise en compte, notamment avec l'utilisation d'airbags de réemploi, qui témoigne d'une certaine passivité lors des formations annuelles relatives aux véhicules endommagés pendant lesquelles il est régulièrement rappelé que le remplacement d'airbags doit se faire avec des pièces neuves. La commission estime en effet qu'il n'est pas possible pour un expert en automobile de s'assurer parfaitement des conditions de démontage et d'entreposage de ces pièces et que le fait de s'en remettre à la garantie du vendeur n'est clairement pas suffisant pour démontrer par la suite que le véhicule est parfaitement apte à circuler dans des conditions normales de sécurité ; qu'au demeurant, seul un essai destructif permet de s'assurer qu'un airbag fonctionne correctement.

Enfin, la commission estime que si l'essai routier n'est pas obligatoire en tant que tel selon la réglementation, l'expert en automobile qui refuse systématiquement de procéder à un essai routier ne se met volontairement pas en capacité de juger si cet essai est nécessaire ou pas, et, ce faisant, manque à ses obligations qui lui imposent de se positionner sur la nécessité de cet essai au cas par cas.

La commission est donc d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. A. par le ministre chargé des transports une interdiction d'exercer son activité professionnelle d'un an avec sursis, ce qui permettra de s'assurer de la mise en place effective des mesures de corrections de sa pratique professionnelle mentionnées lors de la présente séance par son avocate.

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 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 11h11.