

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Avis

Affaire n° 011/2018

Séance du 29 novembre 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. A., expert en automobile inscrit sur la liste nationale sous le numéro d'agrément 003667-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 ;

Vu les courriers de M^e DHINI, conseil de M. A., en date du 28 novembre 2019 demandant le renvoi de l'examen de sa situation à une séance ultérieure de la Commission nationale des experts en automobile ;

Après avoir entendu le rapport de M^{me} Valérie PROTASSIEFF, rapporteur ;

Considérant ce qui suit :

1. Il ressort des pièces du dossier que M. A. a rédigé dans le cadre de procédures relatives à des véhicules endommagés 325 seconds rapports en 2015, 682 seconds rapports en 2016 et 981 seconds rapports en 2017. Pour l'année 2019, M. A. a télétransmis, à la date du 15 novembre, 1 051 seconds rapports. Le volume de cette activité justifie que des contrôles approfondis soient 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 est bien respectée.

2. Par deux courriers en date du 28 novembre, M. A. a demandé, par l'intermédiaire de son conseil M^e DHINI, au secrétariat de la commission de renvoyer l'examen de sa situation par la commission, prévue le 29 novembre, à une réunion ultérieure de la commission, motif pris de ce que M^e DHINI ne disposerait pas du temps nécessaire pour pouvoir produire des observations écrites en réponse au rapport qui lui avait été transmis. La commission n'a aucune obligation, hormis les cas où des motifs exceptionnels tirés des exigences du débat contradictoire ou des droits de la défense l'imposeraient, de faire droit à une demande de report de l'audience formulée par l'expert mis en cause. En l'espèce, son secrétariat a pu à bon droit, sans dénaturer les faits ni leur donner une inexacte qualification juridique, rejeter une telle demande dès lors que de tels motifs exceptionnels susceptibles de justifier un report n'étaient pas constitués, le rapport du rapporteur ayant été communiqué dans un délai raisonnable à M. A..

3. À cet égard, au cours de l'instruction prévue par les dispositions de l'article R. 326-14 du code de la route afin de permettre à la commission de s'assurer du suivi rigoureux par M. A. de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés, dix dossiers ont été demandés à l'intéressé. Celui-ci n'a toutefois transmis aucun des dossiers demandés et a informé le secrétariat de la commission qu'il s'était fait dérober dans son véhicule, la nuit précédant la date limite qui lui avait été fixée pour cette transmission, son ordinateur portable et la clé USB contenant les rapports et documents demandés.

4. Un nouvel échantillon de dix dossiers a alors été demandé à M. A. afin de permettre l'examen par la commission de sa pratique professionnelle dans le respect de la réglementation en vigueur. Aucun de ces dossiers n'a été transmis par l'intéressé. Lors de son audition par le rapporteur, M. A. a indiqué n'avoir reçu ni cette nouvelle demande, transmise pourtant également à son conseil, ni les messages laissés sur sa messagerie vocale. Il a cependant été mis en évidence au terme de l'audition qu'à tout le moins le dernier message électronique lui rappelant la demande de documents figurait bien sur sa messagerie électronique et était effectivement consultable depuis son téléphone portable.

5. L'examen des aspects administratifs des dix dossiers initialement demandés à M. A. et de deux véhicules signalés à l'administration de tutelle de la profession révèle des manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de M. A.. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par celui-ci est ainsi insuffisante à plusieurs titres et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

6. En premier lieu, M. A. indique ne plus rédiger de seconds rapports d'expertise dans le cadre des procédures 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. A. considère ainsi qu'il n'est dès lors plus nécessaire de les rédiger, l'enregistrement des rapports dans le système d'immatriculation des véhicules (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. A. 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 ensuite d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers transmis par M. A. sont manifestement incomplets et insuffisants au regard des 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.

9. Ainsi, en ce qui concerne l'un des véhicules dont le dossier a été signalé par les services déconcentrés du ministère de l'intérieur chargés de l'immatriculation des véhicules, les factures, sommaires et manuscrites, produites à l'appui du second rapport rédigé par M. A. ne permettent pas, en effet, de retracer précisément les travaux effectués et la provenance des pièces. Une expertise ultérieure de ce véhicule, réalisée hors du cadre d'une procédure VE, a en outre relevé la mauvaise exécution de soudures, toute la partie avant de la structure du véhicule ayant été remplacée sans que cela soit autorisé par le constructeur, ainsi que la présence de déformations résiduelles au niveau du plancher et des montants de pare-brise. Dans le cadre d'une procédure VE, M. A. a toutefois validé ces réparations, pourtant manifestement réalisées à bas coût et sans respecter ni les règles de l'art ni les prescriptions techniques du constructeur.

10. Par ailleurs, M. A. valide l'utilisation de pièces de réemploi en tant que pièces de sécurité, sans même s'assurer, jusqu'à une date récente, de leur traçabilité. En tout état de cause, M. A. autorise les réparateurs à installer des airbags de réemploi, alors que, compte tenu de la nature même de ces dispositifs de sécurité, il n'est pas possible de vérifier leur bon fonctionnement sans avoir recours à un test destructif.

11. Les éléments relatifs à l'autre véhicule signalé a également fait l'objet d'une nouvelle expertise, à la demande de son propriétaire et postérieurement à l'expertise effectuée par M. A. et à la rédaction de son 2nd rapport. Il ressort de cette nouvelle expertise que des déformations persistent alors que les réparations avaient été validées par M. A. et que celui-ci avait accepté un changement de méthodologie, sans toutefois présenter aucun élément justifiant ou expliquant les raisons techniques de ce changement. L'ensemble des éléments de structure du véhicule a ainsi été simplement redressé et non remplacé comme le prévoyait le 1^{er} rapport d'expertise rédigé dans le cadre de la procédure VE sans que M. A. n'en explique les raisons sur le plan technique. Au surplus, des factures portant sur le remplacement de pièces structurelles par des pièces de réemploi ont été produites alors qu'aucune des pièces mentionnées n'a été identifiée sur le véhicule par le dernier expert qui l'a examiné. Il semble ainsi s'agir de factures frauduleuses au sujet desquelles M. A. n'a toutefois émis aucune réserve au regard de leur correspondance et compatibilité avec les travaux de réparation effectivement réalisés.

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, tenant compte du fait que l'intéressé reconnaît réaliser des expertises de véhicules endommagés en quinze minutes tout au plus et constatant des manquements manifestes sur les dossiers qui ont été soumis à son appréciation, considère que ce temps de suivi extrêmement 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 ; 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.

13. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. A., compte tenu du temps qu'il consacre à l'examen des véhicules et des graves manquements constatés 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, l'intéressé a ainsi 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. A. par la ministre chargée des transports une radiation de la liste des experts en automobile avec interdiction de solliciter une nouvelle inscription pendant cinq ans.

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