



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE**

\_\_\_\_\_

**Avis**

\_\_\_\_\_

**Affaire n° 012/2018**

Séance du 19 juin 2020

\_\_\_\_\_

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 n° 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 ;

Après avoir entendu le rapport de M<sup>me</sup> Valérie PROTASSIEFF, 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 232 seconds rapports en 2015, 944 seconds rapports en 2016 et 894 seconds rapports en 2017. Pour l'année 2020, M. B a télétransmis, à la date du 8 juin, 137 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. 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. B de la

réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés, dix dossiers ont été demandés à l'intéressé. Celui-ci n'en a toutefois transmis aucun en dépit de deux relances effectuées par le secrétariat de la commission. Lors de son audition par le rapporteur chargé d'instruire l'affaire, il a cependant déclaré être en possession de ces dossiers mais ne pouvoir les rechercher qu'à partir de la date des seconds rapports et s'est engagé à les transmettre pour permettre l'instruction de la procédure disciplinaire engagée à son encontre. Toutefois, au 19 juin 2020, date de la réunion de la commission à laquelle M. B avait été convoqué dix jours auparavant, l'intéressé n'avait toujours transmis aucun élément et n'a apporté aucun dossier, expliquant, lors de son audition par la commission, ne pouvoir retrouver ses dossiers en version numérique ou papier qu'à partir des seules dates des seconds rapports.

3. M. B a par ailleurs fait l'objet de douze signalements par les services chargés de lutter contre la fraude au sein des centres d'expertise et de ressources titres (CERT) du ministère de l'intérieur. Les dossiers relatifs à ces signalements lui ont également été demandés lors de l'instruction de la présente procédure, les éléments transmis par M. B aux CERT étant incomplets, sans que l'intéressé ne réponde à cette demande.

4. Cette absence de communication par M. B des éléments demandés par le secrétariat de la commission, sans même accuser réception des courriels qui lui étaient adressés, et, en toute hypothèse, le manque de diligence de l'intéressé qui n'a pas tenté par lui-même de retrouver ses propres dossiers en vue de son passage devant la commission peuvent être regardés comme une manœuvre d'évitement, voire d'entrave au déroulement de la procédure disciplinaire engagée à son encontre. Ce faisant, il 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 qui prévoient que « *L'original du procès-verbal de suivi peut être demandé, en appui du rapport de conformité, et les autres pièces énumérées ci-dessus, notamment par le secrétariat de la Commission nationale des experts en automobile.* » et ainsi manqué à ses obligations professionnelles.

5. Par conséquent, en l'absence totale ou partielle de dossier, et pour l'ensemble de ces véhicules, dont plusieurs ont transité par un centre « véhicules hors d'usage », il n'est pas possible de s'assurer de la bonne réalisation des opérations de seconde expertise réalisées par M. B, ni, par conséquent, de la qualité des réparations effectuées et de la traçabilité des pièces de rechange utilisées. L'imprécision des déclarations de M. B, notamment en ce qui concerne la durée des examens qu'il pratique sur les véhicules, ne permet pas plus d'apprécier la qualité du suivi des véhicules qu'il pratique. Il n'est donc pas possible d'être certain que les véhicules, dont certains avaient été classés dangereux et pour lesquels M. B a rédigé un second rapport, sont aptes à circuler dans des conditions normales de sécurité.

6. L'examen des aspects administratifs des dix dossiers initialement demandés à M. B et des éléments communiqués par les CERT indique par ailleurs des manquements et insuffisances dans l'exercice de sa profession. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par l'intéressé est ainsi insuffisante et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

7. S'agissant ainsi de la rédaction des seconds rapports et de leur transmission aux propriétaires des véhicules qu'il expertise, M. B ne rédige ces documents que sous format informatique et ne les signe pas.

En procédant de la sorte, il méconnaît de façon manifeste et récurrente la réglementation relative aux procédures relatives aux véhicules endommagés, dites 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.

M. B ne conserve pas, en outre, les copies des originaux de ces documents, signés et tamponnés à son nom. Or, les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 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.* »

8. M. B ne communique pas ensuite aux propriétaires des véhicules ses seconds rapports, sauf à leur demande, au motif qu'il ne veut pas que ses rapports puissent circuler et, éventuellement, être contrefaits.

La communication du second rapport au propriétaire du véhicule constituant une obligation en application des dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009, M. B méconnaît ainsi de nouveau une des obligations réglementaires qui s'imposent à sa profession et dont il ne saurait s'exonérer pour quelque motif que ce soit. Les dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009 précisent en effet que « *L'expert transmet le second rapport au titulaire du certificat d'immatriculation et au ministre de l'intérieur qui lève l'interdiction de circuler ou l'opposition.* ».

9. S'agissant ensuite d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers transmis par M. B lors des contrôles effectués par les CERT 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.

10. Ces dossiers ne comportent ainsi pas de procès-verbal d'expertise, qui constitue un document obligatoire ainsi que le précisent les dispositions du 1 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 : M. B affirme disposer d'une fiche de suivi pour chaque véhicule mais ne l'a cependant jamais communiquée à l'administration.

11. S'agissant de la traçabilité des réparations et des pièces remplacées, M. B, en ne prenant pas de façon systématique des photos et en ne produisant, à l'appui des dossiers demandés, aucune facture, ne remplit pas ses obligations professionnelles en tant qu'expert en automobile. Il déclare ainsi ne prendre des photos, lors de ses visites d'expertise, que s'il estime celles-ci utiles au regard de sa propre appréciation, au niveau technique, de l'état du véhicule. En ce qui concerne l'identification du véhicule, il n'estime ainsi pas nécessaire de photographier le numéro de châssis, indiquant que la vérification visuelle qu'il fait suffit et qu'une photo n'aurait aucune valeur, ce numéro pouvant être contrefait. En ce qui concerne les pièces remplacées, il se borne à affirmer qu'il ne s'agit que de pièces neuves, sans toutefois permettre à la commission de s'en assurer en produisant les factures correspondantes ; or, il admet par ailleurs avoir validé le remplacement d'airbags par des pièces de réemploi.

Il méconnaît ainsi les dispositions du 3 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 qui listent parmi les documents obligatoires de la procédure, notamment, les « *photographies prises lors des différentes étapes de la méthodologie* » et les « *copies des factures des réparations* ».

12. Cette absence de traçabilité est d'autant plus grave que M. B valide l'utilisation de pièces de réemploi en tant que pièces de sécurité, sans même fournir les éléments relatifs à la traçabilité de ces dispositifs. Il autorise ainsi 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. Il affirme que les véhicules sur lesquels ont été montés des airbags d'occasion ne représentent qu'une petite partie des véhicules qu'il a

expertisés, précisant ainsi n'avoir validé le recours à ces dispositifs de réemploi que pour quatre véhicules en 2016 et ne l'avoir fait ni en 2018, ni en 2019.

En ne permettant pas de s'assurer de la provenance et en ne pouvant garantir le bon fonctionnement des airbags de réemploi utilisés en remplacement de dispositifs endommagés, M. B a ainsi manqué à ses obligations professionnelles en attestant que ces véhicules pouvaient circuler dans des conditions normales de sécurité.

13. M. B ne réalise par ailleurs pas de façon systématique un essai routier au terme du suivi des véhicules qu'il expertise. Si la réglementation n'impose pas la réalisation de cet essai pour chaque véhicule mais le prévoit « si nécessaire », M. B indique ne pas réaliser cet essai pour les véhicules récents, n'ayant qu'un petit choc et dont la géométrie est satisfaisante. Il avance également pour justifier sa pratique professionnelle que, selon lui, 80 % des experts n'effectuent pas d'essai routier et que tous les véhicules passent sur un banc de freinage lors du contrôle technique réalisé préalablement à sa dernière visite. Ces explications restent toutefois imprécises quant aux dommages qui justifieraient selon l'intéressé un essai routier et la commission considère que le passage sur un banc de freinage ne peut être regardé comme équivalent à un essai du véhicule pratiqué en situation réelle de conduite, notamment en raison du fait que le comportement du véhicule en situation de freinage est uniquement évalué à partir d'une vitesse de 20 km/h. Par conséquent, M. B ne voit pas d'obstacle à attester qu'un véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité sans avoir au préalable vérifié lui-même par un essai routier comment le véhicule réagit dans différentes situations.

14. Il ressort ainsi des éléments soumis à l'examen de la commission, notamment des déclarations de M. B, que celui-ci applique la réglementation de façon partielle en l'adaptant à sa conception de sa mission d'expert en automobile et à l'appréciation qu'il porte sur sa propre façon d'exercer son métier. Il justifie ainsi notamment tant le volume de véhicules qu'il expertise que le caractère incomplet de ses dossiers par le fait qu'il n'expertise que des véhicules dans le cadre de procédures VE et qu'il est toujours sur le terrain, au contraire de ses confrères qui travailleraient en cabinet ou seraient mandatés par des assureurs. Il indique ainsi consacrer presque tout son temps aux aspects techniques de son métier, au détriment des tâches plus administratives. Il estime que les experts salariés de cabinets ne peuvent avoir la même approche que lui dans la mesure où ils ne traitent pas uniquement des expertises en procédure VE et effectuent des tâches de gestion et des aspects administratifs dont il s'affranchit, au détriment du respect des obligations réglementaires qui s'imposent à sa profession.

15. Compte tenu de la façon dont M. B 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 n'a pas été en mesure de transmettre l'ensemble des éléments qui lui étaient demandés pour permettre un examen complet de sa pratique professionnelle, ce qui constitue en soi un manquement à ses obligations, et constatant par ailleurs d'autres manquements manifestes sur les dossiers qui ont été soumis à son appréciation, considère que le nombre manifestement important de seconds rapports rédigés par M. B implique un temps de suivi extrêmement court des véhicules et 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.

16. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. B, compte tenu des graves manquements constatés dans sa pratique professionnelle et en ne communiquant pas les dossiers demandés, adoptant ainsi un comportement peu diligent voire d'évitement par rapport à la procédure disciplinaire engagée à

son encontre, a méconnu la réglementation applicable et ses obligations professionnelles ; que par ces manquements, l'intéressé a ainsi mis gravement en danger la vie des usagers de la route.

DÉCIDE :

-----

Article 1<sup>er</sup> : La commission est d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. B par la ministre chargée des transports une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant 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.