



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Avis

Affaire n° 13/2018

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. A., 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 ;

Vu le règlement intérieur 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 838 seconds rapports en 2015, 795 seconds rapports en 2016 et 849 seconds rapports en 2017. 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. A. de la

réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés, dix dossiers ont été demandés à l'intéressé. Celui-ci a toutefois indiqué au secrétariat de la commission ne pouvoir transmettre aucun dossier d'expertise, ayant perdu, du fait d'un virus informatique, l'ensemble des données enregistrées sur son disque dur. Aucun des dossiers demandés n'a ainsi pu être transmis par M. A..

3. Il ressort de ces éléments et des déclarations de M. A., par lesquelles il précisait ne pas disposer d'archives de ses dossiers sur un autre support, que les modalités d'archivage des documents obligatoires de l'expertise sont en l'espèce insuffisantes et constitutives d'un manquement aux obligations de conservation des documents obligatoires de la procédure qui s'imposent à l'expert en automobile. Le fait de ne conserver les dossiers d'expertise uniquement sous forme dématérialisée ou sur un seul support informatique, sans assurer une copie de sauvegarde sur un autre support informatique ou sous forme papier, expose en effet à un risque de perte totale des données. Or, l'obligation d'archivage des documents obligatoires définie par les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 doit être entendue comme une obligation de moyens et de résultats. Il revient par conséquent à tout expert en automobile de prendre les mesures nécessaires à la bonne conservation de ses dossiers pendant cinq ans, notamment de prévoir des systèmes de sauvegarde.

4. La perte totale de ces données a pour conséquence de mettre la commission dans l'impossibilité de pouvoir s'assurer du caractère complet et de la qualité des dossiers d'expertise de M. A. sur le plan technique et de la façon dont il pratiquait l'expertise automobile.

5. M. A. a également indiqué, en informant le secrétariat de la commission de la perte de ses données, ne plus exercer son activité d'expert en automobile depuis la fin du mois de février 2020. Il n'a toutefois pas informé son administration de tutelle de sa cessation d'activité, alors même que cela lui a été rappelé et demandé dans le cadre de l'instruction de la procédure disciplinaire. Il a ainsi méconnu les dispositions de l'article R. 326-10 du code de la route qui prévoient que tout expert en automobile déclare au ministre chargé des transports, dans un délai de 30 jours, tout évènement pouvant avoir des conséquences sur son inscription sur la liste nationale des experts en automobile, notamment les cessations temporaires ou définitives d'activité. Cette absence de signalement d'un changement dans sa situation professionnelle constitue ainsi un manquement à ses obligations professionnelles.

6. Par ailleurs, des dossiers de M. A. contrôlés par le Centre d'expertise ressources et titres (CERT) de Nîmes ont été transmis par ce service au secrétariat de la commission dans le cadre de l'instruction de la procédure disciplinaire. L'examen des aspects administratifs des dix dossiers initialement demandés à M. A., les déclarations de l'intéressé lors de l'instruction de la procédure disciplinaire et les dossiers transmis par le CERT de Nîmes révèlent toutefois 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.

7. S'agissant de la rédaction et de la transmission des seconds rapports, les seconds rapports établis par M. A. ne sont ni signés par l'expert, ni tamponnés par celui-ci. Il n'est donc pas possible de pouvoir être sûr qu'il s'agisse bien des copies des rapports originaux rédigés par M. A..

M. A. ne transmet pas, en outre, ses seconds rapports aux propriétaires des véhicules qu'il expertise : il a en effet précisé que les propriétaires de ces véhicules ne lui faisaient jamais cette demande et qu'il ne rédigeait ses rapports que pour « *se conformer aux règles* » lorsque ceux-ci lui sont demandés par l'administration lors des contrôles qu'elle effectue sur la profession.

La communication du second rapport au propriétaire du véhicule constitue cependant une obligation pour tout expert en automobile, en application des dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009. Celles-ci 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. ». La communication de ce rapport au propriétaire du véhicule est ainsi une obligation pour tout expert en automobile, la circonstance que ce propriétaire ne la demande pas ou ne la souhaite pas ne saurait en exonérer l'expert. En ne transmettant pas ces documents de façon systématique aux propriétaires des véhicules, M. A. a ainsi méconnu une obligation professionnelle et commis une faute.

8. En ce qui concerne la méthodologie de l'expertise retenue par M. A., ainsi qu'il ressort des déclarations de l'intéressé, celui-ci procède de façon relativement habituelle à des changements de méthodologie par rapport au premier rapport d'expertise, mais ne le précise ni ne le justifie dans son second rapport ou son procès-verbal de suivi. Or, il ressort des dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 que le second expert doit motiver toute modification de l'estimation initiale effectuée par le premier expert, dans son rapport et dans le procès-verbal de suivi, à l'exception de la remise en conformité d'éléments touchant à la sécurité qui ne figurerait pas dans le premier rapport. En ne mentionnant ni ne motivant des changements de méthodologie, M. A. a ainsi manqué à ses obligations professionnelles.

9. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, il ressort des dossiers communiqués par M. A. au CERT de Nîmes que l'expert a présenté, à l'appui de ses seconds rapports, un « *PV de suivi contradictoire* » qui ne permet toutefois pas de retracer ni la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule, ni les différentes opérations d'expertise. Ce document ne peut dès lors être considérée comme satisfaisant aux dispositions du 1 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 en ce qu'il ne permet pas de disposer d'un document retraçant précisément les différentes étapes de l'expertise et les travaux réalisés. On ne peut dès lors s'assurer de façon satisfaisante de la qualité de ces réparations et de leur suivi par l'expert.

10. S'agissant de la traçabilité des réparations et des pièces utilisées, celle-ci est insuffisante du fait de l'absence de photos de ces pièces et de leurs références, alors que des pièces de réemploi, notamment pour des équipements de sécurité passive (airbags), sont souvent utilisées : M. A. a ainsi indiqué demander aux réparateurs les factures des pièces remplacées mais ne jamais les prendre en photos en tant que telles.

Cela est d'autant plus notable que M. A. a reconnu valider, de façon relativement habituelle, l'utilisation de pièces de réemploi pour remplacer des dispositifs de sécurité passive, à savoir les airbags. La commission rappelle que la recommandation faite aux experts en automobile, d'une part, de procéder systématiquement par un remplacement des pièces de sécurité passive par des éléments neufs dont la traçabilité est assurée conformément à la méthodologie de l'expertise définie en annexe 3 à l'arrêté du 29 avril 2009, et, d'autre part, de proscrire toute utilisation de pièces d'occasion en la matière, se fonde sur l'impossibilité technique de pouvoir s'assurer du bon fonctionnement de ces dispositifs de sécurité sans avoir recours à un test destructif. Cette recommandation est régulièrement précisée aux experts qualifiés pour le contrôle des véhicules endommagés lors de leur formation annuelle spécifique.

11. 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 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. A. 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..

12. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. A., compte tenu du manquement à ses obligations de conservation des documents obligatoires, du temps qu'il a pu, de fait, consacrer à l'examen des véhicules et des manquements constatés sur plusieurs d'entre eux pour lesquels la commission a pu avoir communication des dossiers, 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 aux dispositions de 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 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 interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant trois 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.