

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Avis

Affaire n° 015/2018

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 004758-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 ;

La parole ayant été donnée à M. A. et à son conseil, maître B. ;

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 758 seconds rapports en 2015, 525 seconds rapports en 2016 et 925 seconds rapports en 2017 ; que 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, M. A. a communiqué un échantillon de neuf dossiers afin que la commission puisse s'assurer du suivi rigoureux par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés. Ces dossiers ont été examinés par la commission.

3. L'examen de ces dossiers révèle des manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de M. A.. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par l'intéressé est ainsi insuffisante à plusieurs titres et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

4. En premier lieu, M. A. reconnaît ne plus conserver systématiquement les 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. Il considère que l'enregistrement des seules conclusions de ses rapports dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV) est suffisant. Il ne rédige plus de seconds rapports qu'*a posteriori*, lorsque ces documents lui sont demandés soit par le propriétaire du véhicule, soit par l'administration.

5. 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.

6. S'agissant en deuxième lieu d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers transmis par M. A. sont manifestement incomplets 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 : ces dossiers sont ainsi dépourvus de photos, notamment de clichés du numéro d'identification pour deux des véhicules examinés, ou comprennent des photos insuffisantes, ou des imprécisions ou erreurs sur la couleur de certains véhicules. Les photos transmises ne permettent ainsi pas de s'assurer effectivement des conditions de réalisation et de la qualité des travaux. Cela est notamment le cas pour les travaux de soudure, M. A. précisant être présent lors de leur réalisation mais ne pas prendre de photos à ce moment.

7. L'absence systématique de procès-verbal de suivi participe de l'incomplétude des dossiers transmis et ne permet pas, notamment, de pouvoir s'assurer de la justification technique des changements de méthodologie que M. A. pratique pourtant quasi-systématiquement. Celui-ci n'invoque ainsi, pour justifier de ces changements de méthodologie, que des considérations liées à la surévaluation du montant des travaux par les experts ayant rédigé les premiers rapports VE, sans apporter d'éléments techniques et objectifs expliquant ses choix ni mettre la commission en capacité de vérifier que la nouvelle méthodologie satisfait aux conditions de sécurité pour ces véhicules.

8. De même, la traçabilité des pièces employées lors des travaux de réparation est insuffisante, voire inexistante : aucune photographie des pièces utilisées et de leurs références, qu'elles soient neuves ou de réemploi, n'est en effet présente dans les dossiers transmis. Les factures correspondantes ne sont en outre pas toujours transmises ou ne permettent pas de s'assurer de façon certaine ni de la nature des pièces utilisées, ni de leur provenance.

9. En outre, pour plusieurs véhicules, M. A. a validé l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité : il a en effet reconnu devant la commission admettre le recours par les réparateurs à 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.

10. M. A. a déclaré devant la commission exercer une activité dans le domaine automobile depuis l'âge de 15 ans, au sein d'un atelier de carrosserie puis en tant qu'expert en automobile, et avoir toujours veillé dans son activité professionnelle à s'assurer que les véhicules qu'il examinait respectaient les règles de sécurité. Il n'estime ainsi pas nécessaire de faire évoluer sa pratique professionnelle, d'autant qu'il déclare avoir l'intention de mettre fin à son activité professionnelle à compter de fin décembre 2019.

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 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.

12. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. A., compte tenu du temps qu'il consacre à l'examen des véhicules et des 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 dont la récurrence apparaît caractérisée, 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 interdiction de l'exercice de l'activité professionnelle de 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.