

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et  
solidaire

## Décision du 10 février 2020 portant sanction d'un expert en automobile

NOR : TRES2003580S

(Texte non publié au Journal officiel)

Le délégué à la sécurité routière,

Vu le courrier du 8 février 2018 par lequel des griefs ont été formulés à l'encontre de M. B, expert en automobile inscrit sur la liste nationale (agrément n° 00XXXX-VE), et pour lesquels une procédure disciplinaire a été engagée ;

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 l'avis de la commission nationale des experts en automobile du 29 novembre 2019 ;

Vu les observations écrites présentées le 30 janvier 2020 par M. B ;

Vu les autres pièces du dossier,

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 758 seconds rapports en 2015, 525 seconds rapports en 2016 et 925 seconds rapports en 2017. Le volume de cette activité a justifié des contrôles 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 était respectée.

2. Au cours de la procédure, M. B a communiqué un échantillon de neuf dossiers afin que la commission nationale des experts en automobile puisse s'assurer du suivi rigoureux par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés.

3. S'agissant en premier lieu de la rédaction et de la conservation des seconds rapports d'expertise dans le cadre des procédures « véhicules endommagés » (VE), M. B ne conserve plus systématiquement ces rapports 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. En cela, M. B méconnaît les dispositions des articles L. 327-3 à L. 327-5 et R. 327-3 à R. 327-5 du code de la route qui prévoient la rédaction de ces rapports dans le cadre de la procédure VE et les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 qui précisent 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.* »

4. S'agissant en deuxième lieu d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers transmis par M. B 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. B précisant être présent lors de leur réalisation mais ne pas prendre de photos à ce moment.

5. Les dossiers communiqués par M. B sont également systématiquement dépourvus de procès-verbal de suivi, pièce obligatoire aux termes des dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009, ce qui ne permet pas, notamment, de pouvoir s'assurer de la justification technique des changements de méthodologie que M. B pratique pourtant dans la quasi-totalité de ces dossiers. Celui-ci n'invoque, 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 en capacité de vérifier que la nouvelle méthodologie satisfait aux conditions de sécurité pour ces véhicules.

6. 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.

7. En outre, pour plusieurs véhicules, M. B a validé l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité : il a en effet reconnu 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. L'utilisation d'airbags de réemploi ne permet donc pas de s'assurer que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

8. M. B exerce 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 déclare 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 prochainement fin à son activité professionnelle.

9. Il y a lieu de considérer, en tenant compte du fait que l'intéressé a pu reconnaître réaliser des expertises de véhicules endommagés en quinze minutes tout au plus, et en constatant sur les dossiers soumis des manquements manifestes susceptibles de mettre en danger la vie des usagers

de la route, que les conditions dans lesquelles l'intéressé exerce sa profession ne lui permettent pas de consacrer le temps nécessaire pour respecter la méthodologie prévue à 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 ; qu'en conséquence, les griefs retenus à l'encontre de M. B sont suffisants pour prendre une sanction suspensive de son activité.

10. M. B, 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<sup>er</sup>**

M. B, expert en automobile, est interdit d'exercer l'activité professionnelle d'expert en automobile pendant trois ans.

#### **Article 2**

La présente décision sera notifiée à l'intéressé et consultable sur le site internet de la sécurité routière pendant la durée de son effet.

Fait le 10 février 2020,

Emmanuel BARBE

La présente décision peut faire l'objet, dans le délai de deux mois suivant la notification, d'un recours administratif auprès du ministre chargé des transports (*Délégation à la sécurité routière – Place Beauvau – 75008 Paris*) ou d'un recours de pleine juridiction devant la juridiction administrative compétente.