

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Décision du 21 mai 2021 portant sanction d'un expert en automobile

NOR : TRES2114916S

(Texte non publié au Journal officiel)

La déléguée à la sécurité routière,

Vu le courrier du 31 janvier 2018 par lequel des griefs ont été formulés à l'encontre de M. A, 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 10 décembre 2020 ;

Vu les autres pièces du dossier,

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 878 seconds rapports en 2015, 2 231 seconds rapports en 2016 et 1 993 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. Ces griefs ont été notifiés à M. A par courrier recommandé avec accusé de réception en date du 31 janvier 2018. Si l'administration de tutelle ne dispose d'aucun accusé de réception de ce courrier, il ressort toutefois des pièces du dossier, et notamment du courriel adressé par M. A en date du 28 février 2018, que l'intéressé a bien eu connaissance de ce courrier et par conséquent des griefs qui y étaient énumérés.

3. Il ressort également des pièces du dossier que seule la présente procédure disciplinaire est ouverte à l'encontre de M. A et l'a été par le courrier précité du 31 janvier 2018. La mention d'un courrier du 8 février 2018 dans le courriel du 20 octobre 2020 adressé à l'intéressé par le secrétariat de la commission constitue une simple erreur de plume sans incidence sur la régularité de la procédure.

4. S'agissant du fait que l'ouverture de la procédure remonte à près de trois ans et que les faits à son origine seraient, selon M. A, prescrits, les délais de prescription ou de péremption applicables en procédure pénale ne sauraient être opposés dans le cadre de la présente procédure disciplinaire. Ces faits peuvent par conséquent être retenus, sans commettre d'erreur de droit, pour prononcer une sanction disciplinaire à l'encontre de M. A.

5. M. A a par ailleurs indiqué, lors de son audition par le rapporteur, ne plus exercer son activité d'expert en automobile depuis décembre 2018 en raison d'une mesure de contrôle judiciaire prononcée à son encontre et lui interdisant l'exercice de son activité professionnelle. Il n'a toutefois pas informé son administration de tutelle de cette mesure ni 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. Au regard des griefs relevés à l'encontre de M. A, onze dossiers ont été demandés à l'intéressé au cours de l'instruction prévue par les dispositions de l'article R. 326-14 du code de la route afin de permettre de s'assurer du suivi rigoureux par M. A de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés. Celui-ci a toutefois indiqué au secrétariat de la commission nationale des experts en automobile (CNEA) ne pouvoir transmettre aucun des documents demandés, l'ensemble de ses dossiers d'expertise ayant été placés sous scellés par la justice dans le cadre d'une affaire judiciaire dans laquelle il est mis en cause, et n'ayant pu lui être restitués.

7. Il résulte toutefois de l'instruction, et notamment des éléments relatifs au nombre particulièrement important de 2^{nds} rapports établis par M. A sur la période considérée, des éléments communiqués lors de signalements effectués tant par les services des centres d'expertise ressources et titres que par les services d'un assureur, et des déclarations de l'intéressé lors de son audition par le rapporteur chargé de l'instruction, que les éléments permettant de fonder une sanction disciplinaire à l'encontre de M. A sont suffisants.

8. Ainsi, sur le fond, l'examen des déclarations de M. A et des dossiers de deux véhicules, respectivement immatriculés AL-503-FZ et CW-072-JH, signalés à l'administration de tutelle de la profession révèle-t-il des manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de M. A, notamment en ce qui concerne la méthodologie d'expertise mise en œuvre qui est ainsi insuffisante à plusieurs titres et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

9. S'agissant en 1^{er} lieu des contrôles effectués par le Centre d'expertise ressources et titres (CERT) de Nîmes sur les dossiers de M. A dans le cadre de sa mission de lutte contre la fraude, il a été signalé à l'administration de tutelle que l'intéressé ne transmettait pas systématiquement les dossiers qui lui avaient été demandés à plusieurs reprises. Pour 50 dossiers signalés frauduleux par l'outil SELFIM, il a ainsi été demandé à M. A communication de ses 2^{nds} rapports relatifs à 30 de ces véhicules. L'intéressé n'en a toutefois transmis que quinze.

10. Or, les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 précisent 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.* ». En ne transmettant pas ces éléments à l'administration, M. A a ainsi méconnu cette obligation réglementaire.

11. 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.

12. S'agissant de la méthodologie de l'expertise, M. A a en outre déclaré que, le rôle de l'expert en automobile étant selon lui de vérifier les travaux réalisés par le réparateur, il ne prenait pas le temps pour assister aux travaux s'il n'y avait pas d'anomalie. Or, les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 précisent que les opérations d'expertise comprennent trois étapes, la deuxième consistant en un suivi du véhicule pendant les travaux de réparation.

13. S'agissant ensuite d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers d'expertise de 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.

14. En ce qui concerne ainsi un véhicule dont le dossier a été signalé par les services déconcentrés du ministère de l'intérieur chargés de l'immatriculation des véhicules, aucune photo, facture ou document de suivi des opérations d'expertise n'a été transmis à l'appui du 2nd rapport établi par M. A. S'agissant plus particulièrement des photos, M. A a déclaré lors de son audition ne pas prendre systématiquement de photos des pièces remplacées. En ce qui concerne les factures des pièces remplacées, l'intéressé a par ailleurs déclaré que la production de factures de pièces devrait être obligatoire, mais n'estime pas nécessaire de les demander systématiquement ni de les conserver en l'absence, selon lui, d'une obligation réglementaire.

15. Or, les dispositions du 3 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 dressent la liste non-exhaustive des documents obligatoires de la procédure et précisent que ceux-ci doivent être conservés pendant 5 ans. La « *copie des factures des réparations* » figure expressément dans cette liste. S'agissant des copies des factures des pièces utilisées en remplacement, elles sont nécessaires et indispensables au suivi de l'expertise et permettent de s'assurer de la provenance, de la nature et de qualité de ces pièces. Elles font donc partie, à ce titre, des documents que l'expert doit pouvoir consulter au cours de l'expertise et conserver par la suite. Cela est d'autant plus justifié s'agissant de dispositifs de sécurité passive comme les airbags.

16. Par ailleurs, il ressort des déclarations de M. A, tant dans le cadre de l'instruction du dossier que lors de la séance de la commission, que celui-ci valide l'utilisation de pièces de réemploi pour des dispositifs de sécurité, sans même s'assurer, jusqu'à une date récente, de leur traçabilité. M. A 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.

17. En ce qui concerne la réalisation d'un essai routier, il ressort également des déclarations de M. A qu'il ne procédait pas à cet essai uniquement pour les véhicules qui avaient subi des chocs importants et laissait le soin de vérifier le comportement des véhicules moins endommagés au réparateur. Or, Si la réalisation d'un essai routier n'est en effet pas systématiquement obligatoire au regard des dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 impliquant ainsi une appréciation au cas par cas en fonction de l'état de chaque véhicule, des organes touchés et des réparations effectuées, il relève toutefois de la mission et de la responsabilité de l'expert en automobile de s'assurer que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité, le comportement du véhicule en situation de conduite étant un des éléments qui permettent de s'assurer de l'absence de dangerosité d'un véhicule. L'appréciation de la façon dont le véhicule se comporte dans différentes situations relève ainsi de la compétence et de la mission de l'expert, non de celle du réparateur.

18. S'agissant du véhicule immatriculé CW-072-JH, vandalisé en 2018 au moyen de poudre d'extincteur répandue à l'intérieur de l'habitacle de cette voiture, il ressort de l'instruction que, alors que M. A avait validé des travaux de réparation d'un montant de 23 521,81 € et comprenant le changement de plusieurs pièces, une contre-expertise a conclu que le véhicule n'avait été que partiellement réparé, sans remplacement de pièces, mais simplement nettoyé et repeint. M. A semble conscient de la gravité des dommages causés par cette poudre très corrosive, mais n'apporte aucun élément permettant de s'assurer de la sincérité et de la rigueur de son expertise.

19. 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, 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, et de l'existence d'autres manquements manifestes sur les dossiers qui ont été soumis à l'appréciation de la CNEA, 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 fonder et motiver une décision de suspension de tout ou partie de son activité.

20. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. A, compte tenu du temps qu'il a pu, de fait, consacrer à l'examen des véhicules et compte tenu des manquements constatés sur plusieurs d'entre eux pour lesquels il n'a pu communiquer 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, l'intéressé a ainsi mis en danger la vie des usagers de la route.

Décide :

Article 1^{er}

M. A, expert en automobile (agrément n° 00XXXX-VE), 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 21 mai 2021

Marie GAUTIER-MELLERAY

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.