

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et  
solidaire

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

NOR : TRES2003578S

(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. 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 29 novembre 2019 ;

Vu les observations écrites présentées le 29 janvier 2020 par M. A ;

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 325 seconds rapports en 2015, 682 seconds rapports en 2016 et 981 seconds rapports en 2017. Pour l'année 2019, M. A a télétransmis, à la date du 15 novembre, 1 051 seconds rapports ; 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. A n'a pas été en mesure de communiquer un échantillon de 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. En l'absence de ces dossiers, les éléments administratifs des dix premiers dossiers demandés à M. A et les dossiers de deux véhicules signalés à l'administration de tutelle de la profession ont été examinés par la commission nationale des experts en automobile pour lui

permettre de s'assurer du suivi rigoureux par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés.

3. Par deux courriers en date du 28 novembre, M. A a demandé au secrétariat de la commission nationale des experts en automobile (CNEA) de renvoyer l'examen de sa situation par la commission, prévue le 29 novembre, à une réunion ultérieure, motif pris de ce que son conseil ne disposerait pas du temps nécessaire pour pouvoir produire des observations écrites en réponse au rapport qui lui avait été transmis. Cette demande de report a été rejetée par le secrétariat de la commission en l'absence de motifs exceptionnels tirés des exigences du débat contradictoire ou des droits de la défense seuls susceptibles de justifier un report, le rapport du rapporteur ayant été transmis à M. A dans un délai raisonnable.

3. S'agissant en premier lieu de la rédaction des seconds rapports d'expertise dans le cadre des procédures « véhicules endommagés » (VE), M. A indique ne plus rédiger de 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 ainsi qu'il n'est plus nécessaire de rédiger ces rapports, leur enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV) pouvant, de fait et selon lui, se faire en l'absence de document papier. Il ne rédige de seconds rapports que lorsque ces documents lui sont demandés soit par le propriétaire du véhicule, soit par l'administration. En cela, M. A 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 et de l'arrêté du 29 avril 2009 qui prévoient la rédaction de ces rapports dans le cadre de la procédure VE.

4. Par ailleurs, les dossiers relatifs aux deux véhicules signalés à l'administration comportent des factures, sommaires et manuscrites, produites à l'appui du second rapport rédigé par M. A qui ne permettent pas de retracer précisément les travaux effectués et la provenance des pièces. Des expertises ultérieures de ces véhicules ont par ailleurs révélé, dans le premier cas, la mauvaise exécution de soudures, toute la partie avant de la structure du véhicule ayant été remplacée sans que cela soit autorisé par le constructeur, ainsi que la présence de déformations résiduelles au niveau du plancher et des montants de pare-brise, travaux manifestement réalisées à bas coût et sans respecter ni les règles de l'art ni les prescriptions techniques du constructeur mais précédemment validés par l'intéressé dans le cadre d'une procédure VE.

Dans le second cas, une nouvelle expertise, postérieure à l'expertise effectuée par M. A et à la rédaction de son 2<sup>nd</sup> rapport, a fait ressortir que des déformations persistaient alors que les réparations avaient été validées par M. A et que celui-ci avait accepté un changement de méthodologie, sans toutefois présenter aucun élément justifiant ou expliquant les raisons techniques de ce changement. L'ensemble des éléments de structure du véhicule a ainsi été simplement redressé, et non remplacé comme le prévoyait le 1<sup>er</sup> rapport d'expertise rédigé dans le cadre de la procédure VE, sans que M. A n'en explique les raisons sur le plan technique. Au surplus, des factures portant sur le remplacement de pièces structurelles par des pièces de réemploi ont été produites alors qu'aucune des pièces mentionnées n'a été identifiée sur le véhicule par le dernier expert qui l'a examiné. Il semble ainsi s'agir de factures frauduleuses au sujet desquelles M. A n'a toutefois émis aucune réserve au regard de leur correspondance et compatibilité avec les travaux de réparation effectivement réalisés.

5. Dès lors qu'ils ne permettent pas de s'assurer de la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers transmis par 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.

6. Par ailleurs, M. A valide l'utilisation de pièces de réemploi en tant que pièces de sécurité, sans même s'assurer, jusqu'à une date récente, de leur traçabilité. En tout état de cause, M. A autorise

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. L'utilisation d'airbags de réemploi ne permet donc pas de s'assurer que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

7. Il y a lieu de considérer, en tenant compte du fait que l'intéressé reconnaît 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. A sont suffisants pour prendre une sanction suspensive de son activité.

8. M. A, 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. A, expert en automobile, est radié de la liste nationale des experts en automobile avec interdiction de solliciter, pour quelque qualification que ce soit, une nouvelle inscription pendant cinq 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.