

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique

Décision du 12 octobre 2020 portant sanction d'un expert en automobile

NOR : TRES2025276S

(Texte non publié au Journal officiel)

La déléguée 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, 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 19 juin 2020 ;

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 232 seconds rapports en 2015, 944 seconds rapports en 2016 et 894 seconds rapports en 2017. Pour l'année 2020, M. B a télétransmis, à la date du 8 juin, 137 seconds rapports. 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 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 de s'assurer du suivi rigoureux par M. B de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés, dix dossiers ont été demandés à l'intéressé. Celui-ci n'en a toutefois transmis aucun en dépit de deux relances effectuées par le secrétariat de la commission nationale des experts en automobile (CNEA). Il a cependant déclaré être en possession de ces dossiers mais ne pouvoir les rechercher qu'à partir de la date des seconds rapports et s'est engagé à les transmettre pour permettre l'instruction de la procédure disciplinaire. Aucun élément n'a toutefois été transmis par M. B ni en vue de l'examen de son

dossier par la CNEA, ni après la notification de la sanction envisagée à son encontre le 20 août 2020.

3. M. B a par ailleurs fait l'objet de douze signalements par les services chargés de lutter contre la fraude au sein des centres d'expertise et de ressources titres (CERT) du ministère de l'intérieur. Les dossiers relatifs à ces signalements lui ont également été demandés lors de l'instruction de la présente procédure, les éléments transmis par M. B aux CERT étant incomplets, sans que l'intéressé ne réponde à cette demande.

4. En ne communiquant pas les éléments demandés par le secrétariat de la CNEA, sans même accuser réception des courriels qui lui étaient adressés, et par son manque de diligence à rechercher ses propres dossiers en vue de son passage devant la commission, M. B a méconnu les dispositions de 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 qui prévoient 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* ». Il a ainsi manqué à ses obligations professionnelles.

5. L'absence totale de dossier ou le caractère incomplet des rapports signalés par les CERT ne permettent pas de s'assurer de la bonne réalisation des opérations de seconde expertise réalisées par M. B, ni, par conséquent, de la qualité des réparations effectuées et de la traçabilité des pièces de rechange utilisées. L'imprécision des déclarations de M. B, notamment en ce qui concerne la durée des examens qu'il pratique sur les véhicules, ne permet pas plus d'apprécier la qualité du suivi des véhicules qu'il réalise. Il n'est donc pas possible d'être certain que les véhicules, dont certains avaient été classés dangereux et pour lesquels M. B a rédigé un second rapport, sont aptes à circuler dans des conditions normales de sécurité.

6. L'examen des aspects administratifs des dix dossiers initialement demandés à M. B et des éléments communiqués par les CERT indique en outre des manquements et insuffisances dans l'exercice de sa profession. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par l'intéressé est ainsi insuffisante et ne permet pas de pouvoir s'assurer de la qualité des réparations.

7. S'agissant ainsi de la rédaction des seconds rapports et de leur transmission aux propriétaires des véhicules qu'il expertise, M. B ne rédige ces documents que sous format informatique et ne les signe pas. En procédant de la sorte, il méconnaît de façon récurrente la réglementation relative aux procédures relatives aux véhicules endommagés 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. M. B ne conserve pas, en outre, les copies des originaux de ces documents, méconnaissant ainsi les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009.

8. M. B ne communique pas ensuite aux propriétaires des véhicules ses seconds rapports, sauf à leur demande, au motif qu'il ne veut pas que ses rapports puissent circuler et, éventuellement, être contrefaits. La transmission du second rapport au propriétaire du véhicule constituant une obligation en application des dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009, M. B méconnaît ainsi de nouveau une des obligations réglementaires qui s'imposent à sa profession et dont il ne saurait s'exonérer pour quelque motif que ce soit.

9. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, les dossiers transmis par M. B lors des contrôles effectués par les CERT sont manifestement incomplets et insuffisants au regard des dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009. Ces dossiers ne comportent ainsi pas de procès-verbal d'expertise, qui constitue un document obligatoire selon les dispositions du 1 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 : M. B affirme disposer d'une fiche de suivi pour chaque véhicule mais ne l'a cependant jamais communiquée.

10. S'agissant de la traçabilité des réparations et des pièces remplacées, M. B, en ne prenant pas de façon systématique des photos et en ne produisant, à l'appui des dossiers demandés, aucune facture, ne remplit pas ses obligations professionnelles d'expert en automobile. Il déclare ainsi ne prendre des photos, lors de ses visites d'expertise, que s'il l'estime utile selon sa propre appréciation, au niveau technique, de l'état du véhicule. En ce qui concerne l'identification du véhicule, il ne photographie pas le numéro de châssis, indiquant que la vérification visuelle qu'il fait suffit et qu'une photo n'aurait aucune valeur, ce numéro pouvant être contrefait. En ce qui concerne les pièces remplacées, il se borne à affirmer qu'il ne s'agit que de pièces neuves, sans toutefois permettre de s'en assurer en produisant les factures correspondantes. Il méconnaît ainsi les dispositions du 3 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 qui listent notamment parmi les documents obligatoires de la procédure les « *photographies prises lors des différentes étapes de la méthodologie* » et les « *copies des factures des réparations* ».

11. Cette absence de traçabilité est d'autant plus grave que M. B valide l'utilisation de pièces de réemploi en tant que pièces de sécurité, sans même fournir les éléments relatifs à la traçabilité de ces dispositifs. Il 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. L'utilisation d'airbags de réemploi ne permet donc pas de s'assurer que le véhicule peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

12. M. B ne réalise par ailleurs pas de façon systématique un essai routier au terme du suivi des véhicules qu'il expertise. Si la réglementation n'impose pas la réalisation de cet essai pour chaque véhicule mais la prévoit « *si nécessaire* », M. B ne justifie pas de façon précise ni objective l'absence d'essai routier, indiquant notamment qu'un passage sur un banc de freinage est selon lui suffisant, alors que cela ne peut être regardé comme équivalent à un essai du véhicule pratiqué en situation réelle de conduite.

13. Il ressort en outre des pièces du dossier, notamment des déclarations de M. B, que celui-ci applique la réglementation de façon partielle, en l'adaptant à sa conception de sa mission d'expert en automobile et à l'appréciation qu'il porte sur sa propre façon d'exercer son métier. Il indique ainsi consacrer presque tout son temps aux aspects techniques de son métier, au détriment des tâches plus administratives. Il estime ainsi que ses confrères salariés ne peuvent avoir une approche identique à la sienne dans la mesure où ils ne traitent pas uniquement des expertises en procédure VE et effectuent des tâches de gestion et des aspects administratifs dont il s'affranchit, au détriment du respect des obligations réglementaires qui s'imposent à sa profession.

14. Compte tenu de la façon dont M. B 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, ce qui constitue en soi un manquement à ses obligations, et de l'ensemble des manquements manifestes constatés dans les dossiers examinés

dans le cadre de la procédure disciplinaire, il y a lieu de considérer, que le nombre manifestement important de seconds rapports rédigés par M. B 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 véhicule après réparations contrôlées.

15. 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^{er}

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 12 octobre 2020

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 (<i>Délégation à la sécurité routière – Place Beauvau – 75800 Paris Cedex 08</i>) ou d'un recours de pleine juridiction devant la juridiction administrative compétente.
