

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique

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

NOR : TRES2025277S

(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. A, 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. A a rédigé dans le cadre de procédures relatives à des véhicules endommagés 838 seconds rapports en 2015, 795 seconds rapports en 2016 et 849 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 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. A de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés, dix dossiers ont été demandés à l'intéressé. Celui-ci a toutefois indiqué au secrétariat de la commission de la commission nationale des experts en automobile (CNEA) ne pouvoir transmettre aucun dossier d'expertise, ayant perdu, du fait d'un virus informatique, l'ensemble des données enregistrées sur son disque dur.

3. En conservant ses dossiers d'expertise uniquement sous forme dématérialisée, sans disposer d'une copie de sauvegarde sur un autre support informatique ou de copies sous format papier, M. A s'est ainsi exposé à un risque de perte totale de ses données et ne s'est pas mis en mesure de respecter l'obligation d'archivage des documents obligatoires définie par les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009.

4. M. A a également indiqué, dans le cadre de l'instruction de la procédure disciplinaire, ne plus exercer son activité d'expert en automobile depuis la fin du mois de février 2020. Il n'a toutefois pas informé l'autorité administrative chargée de la tutelle de la profession 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.

5. Par ailleurs, l'examen des aspects administratifs des dix dossiers initialement demandés à M. A, les déclarations de celui-ci lors de l'instruction de la procédure disciplinaire et ses dossiers précédemment contrôlés par le Centre d'expertise ressources et titres (CERT) de Nîmes révèlent certains manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de l'intéressé.

6. Les seconds rapports établis par M. A ne sont ni signés, ni tamponnés. Il n'est donc pas possible de pouvoir s'assurer disposer des copies des rapports originaux rédigés par l'intéressé.

7. M. A ne transmet pas, en outre, ses seconds rapports aux propriétaires des véhicules qu'il expertise : il a en effet précisé que les propriétaires de ces véhicules ne lui faisaient jamais cette demande et qu'il ne rédigeait ses rapports que pour « *se conformer aux règles* » lorsque ceux-ci lui sont demandés par l'administration lors des contrôles qu'elle effectue sur la profession. Or, la transmission du second rapport au propriétaire du véhicule constitue une obligation pour tout expert en automobile, en application des dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009 ; la circonstance que le propriétaire du véhicule ne la demande pas ou ne la souhaite pas ne saurait en exonérer l'expert. En n'ayant pas transmis ces documents de façon systématique aux propriétaires des véhicules, M. A a ainsi méconnu une obligation professionnelle et commis une faute.

8. En ce qui concerne la méthodologie de l'expertise retenue par M. A, il ressort de ses déclarations qu'il 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 figureraient pas dans le premier rapport. En ne mentionnant ni ne motivant ses changements de méthodologie, M. A a ainsi manqué à ses obligations professionnelles.

9. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise, il ressort des dossiers communiqués par M. A au CERT de Nîmes que l'expert a présenté, à l'appui de ses seconds rapports, un « PV de suivi contradictoire » qui ne permet toutefois pas de retracer ni la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule, ni les différentes opérations

d'expertise. Ce document ne peut dès lors être considéré comme satisfaisant aux dispositions du 1 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 en ce qu'il ne permet pas de disposer d'un document retraçant précisément les différentes étapes de l'expertise et les travaux réalisés. Il n'est dès lors pas possible de s'assurer de façon satisfaisante de la qualité de ces réparations et de leur suivi par l'expert.

10. La traçabilité des réparations et des pièces utilisées est insuffisante du fait de l'absence de photos de ces pièces et de leurs références, alors que des pièces de réemploi sont souvent utilisées : M. A a ainsi indiqué demander aux réparateurs les factures des pièces remplacées mais ne jamais les prendre en photos en tant que telles.

11. Cette absence de traçabilité est d'autant plus grave que M. A 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. 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, 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. 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.

13. M. A, compte tenu de l'ensemble des manquements à ses obligations constatés, et du temps qu'il a pu, de fait, consacrer à l'examen des véhicules, 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 dont la récurrence apparaît caractérisée, l'intéressé a ainsi mis en danger la vie des usagers de la route.

Décide :

Article 1^{er}

M. A, 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 (*Délégation à la sécurité routière – Place Beauvau – 75800 Paris cedex 08*) ou d'un recours de pleine juridiction devant la juridiction administrative compétente.