

## COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

---

### Avis

---

#### Affaire n° 02/2022

Séance du 16 mai 2022

---

Vu les griefs formulés par le ministre chargé des transports au titre desquels il a engagé une procédure disciplinaire à l'encontre de M. B., expert en automobile inscrit sur la liste nationale sous le numéro d'agrément XXXX-VE, et pour laquelle la commission nationale des experts en automobile est consultée pour avis ;

Vu les pièces du dossier ;

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 le règlement intérieur de la Commission nationale des experts en automobile ;

Après avoir entendu le rapport de M<sup>me</sup> Apolline BAUDU, rapporteur ;

La parole ayant été donnée à M. B. et à son conseil, M<sup>e</sup> C. ;

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 589 seconds rapports en 2019, 927 seconds rapports en 2020 et 842 seconds rapports en 2021. 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. À cet égard, M. B. a communiqué un échantillon de dix dossiers afin que la commission puisse s'assurer du suivi rigoureux par l'intéressé de la réglementation en vigueur concernant l'expertise des véhicules endommagés.

3. L'examen de ces dossiers révèle des manquements et insuffisances dans la pratique professionnelle de M. B. La méthodologie d'expertise mise en œuvre par l'intéressé est insuffisante à plusieurs titres et ne permet pas de pouvoir pleinement s'assurer de la qualité des réparations.

4. S'agissant de la rédaction des seconds rapports d'expertise dans le cadre des procédures relatives aux véhicules endommagés (VE), M. B. n'édite pas systématiquement ces rapports sous forme papier et ne les conserve que sous format numérique, sans pouvoir garantir leur signature effective. En procédant de la sorte, il méconnaît de façon manifeste et récurrente la réglementation relative aux procédures VE, 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.

5. En outre, M. B. ne transmet pas systématiquement ses seconds rapports aux propriétaires des véhicules qu'il expertise, l'intéressé indiquant ne pas être sollicité en ce sens par les propriétaires. La communication du second rapport au propriétaire du véhicule constitue cependant une obligation pour tout expert en automobile, en application des dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009. Celles-ci précisent en effet que « *L'expert transmet le second rapport au titulaire du certificat d'immatriculation et au ministre de l'intérieur qui lève l'interdiction de circuler ou l'opposition.* ». La communication de ce rapport au propriétaire du véhicule est ainsi une obligation pour tout expert en automobile, la circonstance que le propriétaire ne la demande pas ou ne la souhaite pas ne saurait en exonérer l'expert. En n'observant pas cette obligation, M. B. a ainsi manqué à ses obligations professionnelles.

6. Par ailleurs, la vérification par M. B. que le professionnel de l'automobile en charge des réparations est bien inscrit au registre du commerce ou au répertoire des métiers s'avère insuffisante, plusieurs des dossiers examinés indiquant que le réparateur désigné n'est pas systématiquement enregistré au registre du commerce ou au répertoire des métiers sur l'ensemble de la période couvrant les opérations d'expertise assurées par M. B.

En ne s'assurant pas que le professionnel de l'automobile en charge des réparations remplit bien ces conditions dès le début de sa mission, M. B. méconnaît ses obligations professionnelles définies par 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 prévoyant cette obligation lors de la première étape de la méthodologie du suivi et du contrôle des réparations, M. B. méconnaît la réglementation et ses obligations professionnelles.

7. S'agissant 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. L'intéressé n'a ainsi fourni, à l'appui des seconds rapports qui lui ont été demandés, que peu de photos des véhicules concernés. En outre, lorsque des photos sont présentées, elles ne permettent pas toujours de s'assurer ni de l'identification du véhicule, ni des modalités et des conditions de réparation. M. B. ne photographie en effet pas systématiquement, le numéro VIN de chaque véhicule, ne permettant ainsi pas de s'assurer de leur bonne identification. L'absence ou l'insuffisance des photos, notamment pendant travaux, ne permet pas en outre de pouvoir systématiquement apprécier la méthodologie employée par l'expert en automobile et mise en œuvre par le réparateur.

Les clichés transmis ne sont en outre pas datés, ce qui rend impossible toute vérification de leur authenticité, et, s'agissant notamment de l'un des dossiers examinés, le fait que le format de certaines photos, transmises parfois en noir et blanc, diffère des autres clichés communiqués transmis pour ce même véhicule et, soulève au surplus des doutes sérieux sur leur origine.

8. De même, la traçabilité des pièces employées et des travaux de réparation est insuffisante, les dix dossiers communiqués par M. B. ne comportant aucune copie des factures des réparations effectuées, aucune photographie des pièces utilisées et de leurs références et peu de factures des pièces alors utilisées. En outre, lorsqu'elles sont transmises, ces dernières n'indiquent pas systématiquement les références des pièces, se contentant parfois de n'en lister que le prix, l'émetteur et le destinataire, ce qui ne permet pas, *a posteriori*, de s'assurer de l'origine et de la qualité de ces pièces et des vérifications qu'a pu réaliser l'expert.

Or, les copies des factures des réparations font partie des documents obligatoires de la procédure VE, listés au du 3 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, et que doivent conserver les experts en automobile pendant cinq ans. Les copies des factures des pièces utilisées en remplacement sont par ailleurs nécessaires et indispensables au suivi de l'expertise et doivent permettre de s'assurer de la provenance, de la nature et de la 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.

9. Par conséquent, il n'est pas possible, pour ces dix véhicules, de mettre en regard les conclusions du premier expert et les travaux réalisés, alors que les montants des réparations effectuées sont parfois très sensiblement inférieurs aux évaluations établies par les premiers experts.

Ces écarts ne sont en outre pas justifiés par M. B. ni dans ses seconds rapports, ni dans ses procès-verbaux de suivi, ces derniers ne permettant pas de retracer avec précision ni la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule, ni les différentes opérations d'expertise. M. B. n'invoque ainsi, pour justifier de ces écarts et changements de méthodologie, que des considérations liées à l'utilisation de pièces de réemploi sans apporter d'éléments techniques et objectifs expliquant ses choix ni mettre la commission en capacité de vérifier que la nouvelle méthodologie satisfait aux conditions de sécurité pour ces véhicules.

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.

10. Par ailleurs, M. B. a déclaré avoir validé l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité, plus précisément des airbags mais n'accepter désormais que le remplacement de ces dispositifs par des pièces neuves.

La commission rappelle que la recommandation faite aux experts en automobile, d'une part, de procéder systématiquement par un remplacement des pièces de sécurité passive par des éléments neufs dont la traçabilité est assurée conformément à la méthodologie de l'expertise définie en annexe 3 à l'arrêté du 29 avril 2009, et, d'autre part, de proscrire toute utilisation de pièces d'occasion en la matière, se fonde sur l'impossibilité technique de pouvoir s'assurer du bon fonctionnement de ces dispositifs de sécurité sans avoir recours à un test destructif. Cette recommandation est régulièrement précisée aux experts qualifiés pour le contrôle des véhicules endommagés lors de leur formation annuelle spécifique.

11. M. B. a toutefois indiqué dans le cadre de l'instruction et devant la commission ne plus accepter aujourd'hui que le remplacement des airbags par des dispositifs neufs, appliquant ainsi, depuis une date relativement récente, la recommandation précitée.

Il a également déclaré devant la commission avoir pris conscience de ces insuffisances et de la nécessité de revoir l'ensemble de sa méthodologie d'expertise et de sa pratique professionnelle, tant en ce qui concerne les aspects techniques du métier que sa dimension juridique et administrative.

Il reconnaît en outre avoir réalisé les conséquences de son volume d'activité sur la qualité de ses expertises, ce nombre élevé de dossiers ne lui permettant pas d'assurer ni un suivi technique suffisant à la remise en circulation des véhicules dans des conditions normales de sécurité, ni un suivi administratif dans le respect de la réglementation.

12. Le caractère incomplet de certains dossiers d'expertise transmis ou l'insuffisance des éléments les constituant, notamment les photos et factures, ainsi que les déclarations de l'intéressé lors de l'instruction par lesquelles il précise ne disposer que d'un seul support de sauvegarde pour chaque pièce et uniquement sous forme numérique conduisent la commission à considérer que les modalités d'archivage des documents obligatoires de l'expertise mises en place par M. B. sont en l'espèce insuffisantes et constitutives d'un manquement aux obligations de conservation de ces documents qui s'imposent à tout expert en automobile. Outre que le fait de conserver les dossiers d'expertise uniquement sous forme dématérialisée et sur un seul support informatique, sans assurer une copie de sauvegarde sur un autre support informatique ou sous forme papier expose en effet à un risque de perte totale des données, il concourt en l'espèce, en toute hypothèse, à l'impossibilité pour l'intéressé de transmettre l'ensemble des documents qui lui ont été demandés.

Or, l'obligation d'archivage des documents obligatoires définie par les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 doit être entendue comme une obligation de moyens et de résultats. Il revient par conséquent à tout expert en automobile de prendre les mesures nécessaires à la bonne conservation de ses dossiers pendant cinq ans, notamment de prévoir des systèmes de sauvegarde.

14. 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, la commission, au regard du nombre de secondes expertises réalisées sur la période examinée et constatant des manquements récurrents sur les dossiers qui ont été soumis à son appréciation, considère que le temps de suivi globalement mis en œuvre par M. B. apparaît insuffisant et ne peut ainsi satisfaire aux exigences spécifiques prévues par la réglementation concernant la procédure de remise en condition de sécurité des véhicule après réparations contrôlées ; qu'en conséquence, les griefs retenus à l'encontre de l'expert sont suffisants pour rendre un avis en faveur d'une suspension de tout ou partie de son activité.

15. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. B., compte tenu du temps qu'il consacre à l'examen des véhicules, des conditions dans lesquelles il y procède et des 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 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 ; les efforts et le comportement de l'intéressé doivent également être pris en compte par une mesure de sursis.

DÉCIDE :

-----

Article 1<sup>er</sup> : La commission est d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. B. par la ministre chargée des transports une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant deux ans, dont un an avec sursis.

Article 2 : Le présent avis sera notifié à M. B. et à la ministre chargée des transports. Il sera publié sur le site internet de la Sécurité routière.