

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Avis

Affaire n° 04/2022

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. A., 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^{me} Valérie PROTASSIEFF, rapporteur ;

La parole ayant été donnée à M. A. et à son conseil, M^e C. ;

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 376 seconds rapports en 2019, 519 seconds rapports en 2020 et 567 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. A. 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. A.. 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 des seconds rapports établis par M. A., celui-ci rédige, à des dates différentes, deux seconds rapports : un « *rapport de conformité procédure VGE après réparation du véhicule* » et un « *rapport d'expertise* ».

Or, les dispositions des articles L 327-1 à L. 327-6 et R. 327-1 à R. 327-3 du code de la route et celles 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 précisent qu'il incombe à l'expert en automobile d'établir un seul rapport ayant pour objet d'attester que les réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport ont été effectuées et que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Le « *rapport d'expertise* » établi par l'intéressé comporte en outre la mention « *annule et remplace* » le rapport établi par le premier expert,

Or, la réglementation précitée ne prévoit en aucun cas cette annulation et ce remplacement du premier rapport d'expertise par le second expert.

5. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise et les changements de méthodologie par rapport à la 1^{ère} expertise auxquels procède de façon relativement habituelle M. A., ils ne figurent ni dans le « *rapport de conformité procédure VGE après réparation du véhicule* » ni dans la fiche de suivi, qui ne permet de retracer ni la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule, établis par l'intéressé. Celui-ci retrace toutefois les réparations effectuées sur les véhicules dans son « *rapport d'expertise* », sans cependant les justifier expressément alors que des écarts très significatifs tant dans les montants des réparations que dans le nombre des pièces remplacées ont pu être relevés dans le cadre de l'instruction.

Or, ces changements de méthodologie et les modifications de l'estimation initiale qui peuvent en découler doivent, en application des dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, être dûment motivés dans le rapport de conformité et dans le procès-verbal de suivi, qui constitue un des documents obligatoires devant être établis par l'expert en application des dispositions du 1 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, et non faire l'objet d'un nouveau rapport venant se substituer totalement au rapport du premier expert.

6. Par ailleurs, s'agissant de la méthodologie d'expertise mise en œuvre par M. A. et plus particulièrement du nombre de visites qu'il réalise, l'intéressé n'effectue pas de façon systématique les trois visites prévues à l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 : l'expert n'examine ainsi pas toujours les véhicules avant travaux, indiquant en outre la date de la 1^{ère} expertise comme date de cette visite dans ses rapports même s'il a effectué cette visite, ni pendant les réparations.

Si la réglementation précise que les premières et deuxième visites peuvent être confondues « *selon la nature des réparations* » et « *sauf si des opérations de restructuration sont prévues* », il ressort de l'instruction que M. A. n'a pas procédé de la sorte et a reconnu avoir examiné des véhicules alors que les travaux avaient été préalablement commencés, voire terminés.

En outre, les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 ne prévoient en aucun cas que la visite du premier expert puisse constituer ou être considérée comme l'étape avant travaux lors de la seconde expertise.

7. Il ressort également des pièces du dossier qu'un des véhicules a été immatriculé en Allemagne alors qu'une procédure relative aux véhicules gravement endommagés (VGE) était ouverte, réparé en l'absence de suivi et de contrôle par un expert en automobile et sans indication sur la provenance des pièces et la qualité des réparations avant d'être réimmatriculé en France et de faire de nouveau l'objet d'une telle procédure. M. A. n'a toutefois pas relevé ces éléments qui figuraient dans le rapport du premier expert établi dans le cadre de cette dernière procédure et a validé les travaux de réparation.

Il a ainsi, à tout le moins, fait preuve d'une absence de rigueur, voire de négligence, lors du suivi et du contrôle de ce véhicule, et manqué à ses obligations professionnelles en examinant le véhicule alors que les travaux de réparation avaient été commencés et en procédant à des changements de méthodologie par rapport aux conclusions du premier expert, la liste des pièces échangées ou réparées sur ce véhicule étant sensiblement plus courte que celle du premier rapport et un certain nombre de pièces relevées comme endommagées par le premier expert n'y figurant pas (traverses, calculateur d'airbags, jantes, moyeu, projecteur) sans que cela ne soit justifié.

8. Par ailleurs, M. A. ne permet pas, en conséquence des expertises qu'il réalise, de pouvoir s'assurer de la traçabilité des pièces employées dans les réparations, du fait de l'absence de photos de ces pièces et de leurs références ainsi que de l'insuffisance des factures correspondantes. Ces factures ne précisant ainsi parfois que les prix, leur émetteur et leur destinataire, ne permettent pas en effet de pouvoir retracer l'ensemble des travaux de réparation ni de s'assurer, *a posteriori*, de l'origine de ces pièces et des vérifications qu'a pu réaliser l'expert.

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, les copies des factures des réparations figurant parmi les 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.

9. Il est d'autant plus important d'assurer cette traçabilité que des pièces de réemploi, notamment pour des équipements de sécurité passive (airbags), ont très souvent utilisées, certaines pièces ayant même pu être acquises sur internet.

S'agissant plus précisément de la validation de l'utilisation d'airbags d'occasion, M. A. a indiqué devant la commission ne plus accepter depuis janvier 2021 que le remplacement de ces dispositifs de sécurité passive par des éléments neufs, appliquant ainsi, depuis une date relativement récente, la recommandation régulièrement précisée aux experts qualifiés pour le contrôle des véhicules endommagés lors de leur formation annuelle spécifique de procéder, d'une part, 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. Cette recommandation 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.

10. M. A. a 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.

11. La commission souligne par ailleurs que la pratique professionnelle de M. A., notamment la rédaction de deux rapports lors de ses expertises et l'indication de la visite du premier expert comme visite avant travaux relèvent d'une incompréhension manifeste par l'intéressé de la réglementation relative à l'établissement des seconds rapports et découle, notamment, de son relatif isolement professionnel, M. A. exerçant seul depuis de nombreuses années

Il ne peut dès lors qu'être fortement recommandé à M. A. de fournir un effort de professionnalisation et de formation afin de renforcer ses compétences techniques, notamment par le partage d'expérience avec des confrères.

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, la commission, tenant compte du fait que l'intéressé reconnaît réaliser des expertises de véhicules endommagés en ne respectant pas systématiquement le nombre de visites prévu par la réglementation et constatant des manquements sur les dossiers qui ont été soumis à son appréciation, considère que le nombre important de seconds

rapports rédigés par M. A. implique des conditions de suivi des véhicules ne pouvant 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 ; 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.

13. Il ressort ainsi des pièces du dossier, que M. A., compte tenu du temps consacré à l'examen des véhicules, des conditions de cet examen 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^{er} : La commission est d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. A. par la ministre chargée des transports une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant deux ans assortie d'un an avec sursis.

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