

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
de la cohésion des territoires

Décision du 23 août 2022 portant sanction d'un expert en automobile

(Texte non publié au Journal officiel)

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

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 courrier du 10 février 2022 par lequel des griefs ont été formulés à l'encontre de M. B., expert en automobile inscrit sur la liste nationale (agrément n° XXXX-VE), et pour lesquels une procédure disciplinaire a été engagée ;

Vu l'avis de la commission nationale des experts en automobile du 16 mai 2022 ;

Vu les observations complémentaires transmises par M. B. et son conseil, M^e C., par courrier du 13 juillet 2022 ;

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 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. Lors de la procédure devant la commission nationale des experts en automobile (CNEA), 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 en méconnaissance des dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009 qui prévoient 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 circonstance avancée par M. B. que le propriétaire ne la demande pas ou ne la souhaite pas ne saurait exonérer l'expert du respect de cette obligation. L'absence de communication du second rapport au propriétaire du véhicule constitue ainsi un manquement de l'intéressé à la réglementation applicable aux procédures VE.

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 est manifestement insuffisante, plusieurs des dossiers examinés indiquant que le réparateur désigné n'est pas régulièrement inscrit, lors des opérations relatives aux secondes expertises effectuées par l'intéressé, au registre du commerce ou au répertoire des métiers.

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 la réglementation et 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.

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 de ses seconds rapports pour les véhicules concernés, que peu de photos, ne permettant pas ainsi de retracer les phases de ses expertises.

8. 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 sa bonne identification.

9. L'absence ou l'insuffisance des photos, notamment pendant travaux, ne permet pas en outre de pouvoir 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 transmis pour ce même véhicule 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.

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.

Or, les copies des factures des réparations font partie des documents obligatoires de la procédure relative aux véhicules endommagés, listés au 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. 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.

10. En outre, M. B. ne justifie ces écarts sur les montants des réparations par rapport aux évaluations des premiers experts ni dans ses seconds rapports, ni dans ses procès-verbaux de suivi, ces derniers ne permettant 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 permettre de vérifier que la méthodologie qu'il a retenue satisfait aux conditions de sécurité pour ces véhicules.

11. En procédant ainsi, l'expert méconnaît les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 qui prévoient la justification par le second expert des changements de méthodologie et les modifications de l'estimation initiale des dommages dans le rapport de conformité et dans le procès-verbal de suivi.

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

13. M. B. a déclaré devant la commission nationale des experts en automobile, 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 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.

14. Par ailleurs, 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 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, soumis à l'obligation d'archivage des documents obligatoires définie par les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, de transmettre l'ensemble des documents qui lui ont été demandés. Cette obligation d'archivage devant 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.

15. Il ressort 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 pu ni s'assurer que ceux-ci pouvaient circuler dans des conditions normales de sécurité, ni « *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* », conformément aux dispositions de l'article R. 326-2 du code de la route.

Par ces manquements, dont la récurrence apparaît caractérisée, l'intéressé a ainsi mis en danger la vie des usagers de la route.

16. Compte tenu de la façon dont l'intéressé a exercé son activité sur la période concernée, en particulier de l'absence d'experts en formation travaillant avec lui, du nombre de secondes expertises réalisées sur la période examinée et des manquements récurrents sur les dossiers qui ont été soumis à son appréciation, ce nombre important de seconds rapports rédigés par M. B. implique des conditions de suivi des véhicules ne pouvant satisfaire aux exigences spécifiques

prévues par la réglementation concernant la procédure de remise en condition de sécurité des véhicule après réparations contrôlées.

En conséquence, les griefs retenus à l'encontre de l'expert sont suffisants pour fonder et motiver une décision de suspension de tout ou partie de son activité.

17. Les efforts et le comportement de l'intéressé doivent être pris en compte par une mesure de sursis.

Décide :

Article 1^{er}

M. B., expert en automobile (agrément n° XXXX-VE), est interdit d'exercer l'activité professionnelle d'expert en automobile pendant deux ans, dont un an avec sursis.

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 23 août 2022,

Pour le ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires et par délégation,
Le délégué à la sécurité routière par intérim,

David JULLIARD

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.