

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. A., 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. A. et son conseil, M^cC., 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. 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., la rédaction à deux dates différentes de deux seconds rapports par l'intéressé, soit un « *rapport de conformité procédure VGE après réparation du véhicule* » et un « *rapport d'expertise* », qui porte en outre la mention « *annule et remplace* » le rapport établi par le premier expert, constitue un manquement aux obligations réglementaires applicables aux procédures relatives aux véhicules endommagés.

5. 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 en effet 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. La réglementation applicable ne prévoit ainsi ni l'établissement de deux rapports par le second expert, ni l'annulation et le remplacement du rapport du premier expert par un rapport rédigé par le second expert.

6. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise et les changements de méthodologie par rapport à la première expertise auxquels procède de façon relativement habituelle M. A., celui-ci ne les précise ni dans le « *rapport de conformité procédure VGE après réparation du véhicule* », ni dans la fiche de suivi qu'il rédige. Celle-ci ne permet ainsi pas de retracer la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule examiné. M. A. retrace toutefois les réparations effectuées sur les véhicules dans son « *rapport d'expertise* », sans cependant justifier expressément les choix méthodologiques qu'il opère et qui diffèrent de la méthodologie indiquée dans le premier rapport d'expertise, ceci alors que des écarts très significatifs tant dans les montants des réparations que dans le nombre des pièces remplacées ont pu être relevés pour plusieurs des véhicules examinés.

7. 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, 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, en tout état de cause, dans un nouveau rapport établi par le second expert et venant se substituer au rapport du premier expert.

8. 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 : il n'examine ainsi pas toujours les véhicules ni avant travaux ni pendant les réparations. Il indique en outre la date de la première expertise faite par un autre expert comme date de sa première visite dans ses rapports.

9. Le fait de ne pas effectuer les trois visites prévues par la réglementation, laquelle précise que seules les premières et deuxième visites peuvent être confondues « *selon la nature des réparations* » et « *sauf si des opérations de restructuration sont prévues* » et ne prévoit en aucun cas que la visite du premier expert puisse constituer ou être considérée comme l'étape avant travaux de seconde expertise, constitue ainsi un manquement manifeste au respect de la

réglementation par l'intéressé, lequel a en outre reconnu avoir examiné des véhicules alors que les travaux avaient été préalablement commencés, voire terminés.

10. Il ressort également des pièces du dossier que l'un des véhicules examinés dans le cadre de la présente procédure disciplinaire a été immatriculé en Allemagne, alors qu'une procédure relative aux véhicules gravement endommagés (VGE) était ouverte, puis 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 procédure VGE.

11. M. A. n'a toutefois pas relevé ces éléments qui figuraient dans le rapport du premier expert établi dans le cadre de la seconde procédure VGE 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.

12. 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 font partie des documents obligatoires de la procédure relative aux véhicules endommagés, 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.

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

14. S'agissant plus précisément de la validation de l'utilisation d'airbags d'occasion, M. A. a indiqué 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.

15. M. A. 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.

16. Dans son avis du 16 mai 2022, la commission relève, à cet égard, que la pratique professionnelle de M. A., notamment la rédaction de deux rapports lors de ses expertises et l'indication de la visite du 1er expert comme visite avant travaux relèvent d'une incompréhension manifeste par l'intéressé de la réglementation quant à l'établissement des seconds rapports et découle notamment de son relatif isolement professionnel, M. A. exerçant seul depuis de nombreuses années. Elle recommande ainsi fortement à l'expert de fournir un effort de professionnalisation et de formation afin de renforcer ses propres compétences techniques, notamment par le partage d'expérience avec des confrères.

17. Il ressort ainsi des pièces du dossier que M. A., compte tenu du temps consacré à l'examen des véhicules 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 conformément aux dispositions de l'article R. 326-2 du code de la route, « *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* ».

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

18. Compte tenu, d'une part, 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 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, d'autre part, des manquements sur les dossiers qui ont été soumis à l'appréciation de la commission nationale des experts en automobile, et enfin, le nombre important de seconds rapports rédigés par M. A. qui 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.

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

Décide :

Article 1^{er}

M. A., expert en automobile, (agrément n° XXXX-VE), est interdit d'exercer la profession d'expert en automobile pendant deux ans, dont un an avec sursis.

Article 2

La présente décision sera notifiée à l'intéressé.

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.