

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Procès-verbal

Séance du 16 mai 2022

Participants :

M. Yves GOUNIN	Président
M ^{me} Claudie ALDIGE	Représentant de l'État
M ^{me} Lara PELLETIER	Représentant de l'État
Mme Christelle COURIO	Représentant de l'État
M. Philippe OUVRARD	Représentant des experts en automobile
M. Jacques TRASSOUDAINÉ	Représentant des experts en automobile
M. Pascal JUSSELME	Représentant des experts en automobile
M ^{me} Céline GENZWURKER – KASTNER	Représentant d'associations des usagers de la route
M. Christophe RAMOND	Représentant d'associations des usagers de la route
Mme Juliette BERGER	Représentant des entreprises d'assurance
M. Stéphane LIMARE	Représentant des entreprises d'assurance
M ^{me} Valérie PROTASSIEFF	Rapporteur
M ^{me} Apolline BAUDU	Rapporteur
M ^{me} Sabrina DJOURI	Délégation à la sécurité routière

Affaires examinées :

- N° 04/2022 – M. A. en activité sous agrément n° XXXX-VE du ministère chargé des transports
- N° 02/2022 – M. B. en activité sous agrément n° XXXX-VE du ministère chargé des transports

Le président constate que le quorum est atteint et ouvre la séance à 14h30.

Le président rappelle les règles en matière de conflits d'intérêt.

1. Affaire N° 04/2022 – M. A.

M. A. est présent et assisté de son conseil, Maître C.

Le président laisse la parole à M. A. et à son conseil pour présenter des observations préliminaires.

Le conseil de M. A. ayant décliné cette invitation, le président donne la parole au rapporteur qui expose son rapport concluant à ce que la commission propose au ministre chargé des transports de prononcer à l'encontre de M. A. une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant trois ans assortie d'une mesure de sursis d'un an.

Le président donne la parole au défendeur.

M. A. ne conteste pas les faits qui lui sont reprochés.

M^c C. indique avoir pris connaissance du rapport du rapporteur et confirme que M. A. ne nie pas que sa pratique soit contestable au regard du respect de la réglementation. Il souligne que les griefs relevés relèvent davantage d'une légèreté blâmable de la part de son client que d'une volonté délibérée de mettre en danger la sécurité des usagers de la route.

M. A. précise qu'il a exercé dans la réparation automobile avant de devenir expert en automobile dans les années 1990 et s'installer à son compte.

Il déclare que la présente procédure l'a amené à se recentrer sur le respect de la réglementation et réaffirme prendre en compte les enjeux de sécurité routière liés à son métier.

Le président indique que les faits reprochés portent notamment sur le nombre excessif de rapports et un travail qui peut par conséquent être parfois trop rapide.

M. A. considère que le nombre de dossiers qu'il traite est compatible avec le sérieux que l'on attend d'un expert en automobile : il ne compte en effet pas ses heures, travaillant également le samedi, et réalise systématiquement des essais routiers de dix km lui permettant de s'assurer du comportement du véhicule. Dans ces conditions, la qualité de son travail ne lui semble pas pouvoir être remise en question, il estime que les faits qui lui sont reprochés relèvent davantage de sa « *façon de faire* ».

La commission souhaite savoir combien l'expert effectue de visites en moyenne pour chaque véhicule endommagé.

M. A. indique revoir le véhicule s'il y détecte un problème de comportement mais ne pas effectuer systématiquement trois visites.

Le Président indique qu'il existe des griefs plus précis par rapport à certains véhicules, certains dossiers étant relativement préoccupants.

S'agissant ainsi du véhicule immatriculé AC-446-KL évoqué par le rapporteur, M. A. indique l'avoir revu le 6 mai 2022 et avoir convenu avec le garage de reprendre ce véhicule et de vérifier la qualité de l'ensemble des réparations.

Le Président précise qu'un des autres griefs relevés à l'encontre de M. A. porte sur les écarts, parfois très conséquents, entre l'évaluation du montant des réparations indiquées dans le 1^{er} et le 2nd rapport.

M. A. justifie ces différences par le recours à des pièces de réemploi, d'un prix bien moins élevé que les pièces neuves listées par les 1^{ers} experts. Il précise que les garages propriétaires des véhicules minimisent en effet leurs coûts en s'orientant principalement vers des pièces d'occasion. Il précise par exemple que pour les éléments relatifs à la direction ou aux trains roulants, les pièces d'occasion sont cinq à six fois moins chères, à qualité équivalente, que les pièces neuves. Il indique également que les pièces enveloppantes, comme les portes ou les pare-chocs, en occasion sont complètes contrairement aux pièces neuves.

La différence de prix entre le 1^{er} et le 2nd rapport s'explique ainsi par le coût moins élevé des pièces de réemploi effectivement utilisées alors que le 1^{er} expert fonde son estimation exclusivement sur des pièces neuves.

La commission interroge l'intéressé sur son activité d'expertise pour les plateformes, soit surtout en expertise à distance, et souhaite connaître la méthodologie qu'il applique sur des véhicules en primo expertise s'agissant du recours aux pièces de réemploi face à des clients qui peuvent avoir des attentes différentes de celles de professionnels de la réparation sur des véhicules en sortie de procédures véhicule gravement endommagé.

M. A. indique que pour ces plateformes, s'agissant généralement de véhicules appartenant à des loueurs et plutôt neufs ou très récents, il procède à une estimation basée sur des pièces neuves et ne privilégie donc pas les pièces de réemploi.

S'agissant des véhicules qu'il voit dans le cadre des 2^{ndes} expertises VE, il précise que lors de l'utilisation de pièces de réemploi, son objectif est que l'acheteur puisse prendre un véhicule sans inquiétude même s'il y a des défauts esthétiques et déclare ne jamais rogner sur la sécurité et parfaire la réparation et apporter de la qualité par son contrôle.

La commission ajoute que les pièces d'occasion sont utilisables dès lors que l'on est en mesure de tracer leur provenance et d'établir leur intégrité technique. Toutefois, *a fortiori* lorsque les montants des réparations sont divisés par quatre ou par six, il convient de l'expliquer dans le 2nd rapport. Il en est de même lorsque l'on passe de 49 pièces indiquées comme devant être changées dans le 1^{er} rapport à 13 pièces effectivement remplacées, ce qui interroge. Ces écarts indiquent un changement de méthodologie qui doit être motivé.

M. A. explique ce nombre moindre de pièces échangées par le fait que certaines pièces sont aujourd'hui constituées de davantage d'éléments qu'auparavant et que, en cas de choc avant par exemple, le 1^{er} expert indique un changement du bloc entier alors qu'il est possible de ne remplacer que quelques pièces seulement.

La commission demande à M. A. si son activité d'expert en automobile comprend également, en plus des véhicules en procédure VE, des dossiers en dommages collision et comment se répartit son activité entre ces deux domaines.

M. A. indique traiter également ces petits sinistres mais parvient difficilement à quantifier son activité en la matière.

Sur son changement d'approche concernant les airbags en 2021, M. A. indique qu'il a finalement pris en compte les préconisations adressées aux experts en automobile lors des formations annuelles pour la qualification VE et refuser désormais de valider des airbags d'occasion.

M^e C. indique que M. A. n'est pas un danger pour la profession. Il considère que la situation de l'intéressé diffère de celles d'autres experts en automobile dont la commission a examiné les dossiers et qui ne sont pas transposables au cas de son client. Ces avis portent en effet sur des professionnels, qu'il qualifie de « *mercenaires* », ayant établis de faux rapports ou réalisé des expertises fictives, ce qui n'est pas reproché à M. A.

Il ajoute que M. A. aurait rectifié sa pratique professionnelle s'il avait été averti des éléments qui lui sont aujourd'hui reprochés. Son client n'aurait ainsi pas besoin d'une sanction mais d'une aide.

Selon M^e C., M. A. a pris conscience que de nombreuses choses sont à revoir dans sa pratique et en a tiré les conséquences en prévoyant notamment de réexaminer le véhicule immatriculé AC-446-KL sans attendre l'avis de la commission.

Le conseil de M. A. estime également que la sanction demandée par le rapporteur est excessive au regard de la personnalité de M. A. Il précise en outre que l'intéressé n'a retiré des faits reprochés aucun enrichissement.

S'agissant du doublement du nombre des 2^{nds} rapports établis par M. A. entre 2018 et 2021, l'intéressé précise qu'il n'est pas dû à une « *escalade* » de sa part mais à une baisse sensible de son activité en 2017 et 2018, en conséquence de la restructuration intervenue dans le secteur des assurances en 2017 qui l'a privé des dossiers que lui confiaient auparavant les assureurs.

En réponse à la question de la commission sur la répartition de son activité entre expertises pour des particuliers et expertises pour des assureurs, M. A. indique ne pas tenir de statistiques mais estime effectuer environ la moitié de son activité pour des réparateurs propriétaires de véhicules.

Après en avoir délibéré, considérant le volume d'activité de M. A. entre 2018 et 2021, les manquements récurrents qui ont pu être relevés dans l'exercice de son activité professionnelle, notamment le fait de ne pas effectuer systématiquement les trois visites prévues par la réglementation, l'absence de motivation dans ses rapports des changements de méthodologie par rapport aux conclusions du 1^{er} expert et la validation *a priori* jusqu'à une date récente de l'emploi d'airbags d'occasion, son expérience professionnelle de près de 30 ans mais aussi son relatif isolement professionnel qui appelle de la part de l'intéressé une meilleure mise à jour de ses connaissances techniques et un important effort de formation, la commission considère qu'il y a lieu de lui interdire d'exercer la profession d'expert en automobile pendant deux ans assortie d'une mesure de sursis d'un an.

Cette sanction apparaît à la commission comme juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la gravité de lacunes constitutives de manquements importants dans l'exercice de son activité professionnelle et dont la nature insuffisante peut gravement porter atteinte à la sécurité des usagers de la route.

Le présent avis est adopté à la majorité des membres de la commission.

2. Affaire N° 02/2022– M. B.

M. B. se présente assisté de son conseil, Maître C.

Le président donne la parole au rapporteur qui expose son rapport concluant à ce que la commission propose au ministre chargé des transports de prononcer à l'encontre de M. B. une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant trois ans assortie d'une mesure de sursis d'un an.

Le président donne la parole au défendeur.

M. B. déclare exercer son activité depuis 1998 : il a d'abord travaillé pour les compagnies d'assurance avant de démarrer une activité en tant qu'indépendant en fin de carrière. Son activité a démarré doucement et a pris de l'ampleur après le confinement de 2020. Il déclare s'être alors laissé dépasser par le nombre de demandes d'expertises qui lui ont été faites.

Il précise prendre très peu de vacances et travailler de 6h00 à 22h00 et le samedi.

Le président fait remarquer que les faits relevés indiquent davantage non qu'il travaillerait simplement trop mais que cela a des conséquences sur la qualité de ses expertises.

M^c C. indique que c'est effectivement parce que son client travaille trop qu'il travaille mal.

La commission demande à M. B. s'il lui arrive de refuser des missions.

Ce dernier indique refuser parfois des missions qui lui sont proposées.

Le président s'étonne par ailleurs que M. B. se soit présenté à son audition par le rapporteur sans avoir préparé aucun document.

L'intéressé précise qu'il avait transmis préalablement l'ensemble des éléments demandés et ne pensait donc pas devoir tout apporter avec lui. Il indique qu'il ne savait alors pas ce qui l'attendait et n'avoir pas su répondre aux questions qui lui ont été posées.

La commission demande à M. B. s'il a une approche différente de l'expertise aujourd'hui, notamment en ce qui concerne les écarts de kilométrages des véhicules, l'absence de justificatifs ou de factures. Ce dernier répond par l'affirmative et précise qu'il compte mieux s'organiser en acceptant moins de missions

Le président demande à M. B. d'apporter des précisions sur le véhicule immatriculé EC-234-ZK qui a fait l'objet d'un contrôle de géométrie effectué en Pologne.

M. B. précise qu'à sa connaissance ce véhicule n'est pas allé en Pologne et qu'il l'a vu alors qu'il n'était pas réparé. Or, le contrôle de géométrie polonais affiche des valeurs trop éloignées des valeurs de référence, ce qui indique qu'il n'était pas réparé à cette date. Il ajoute avoir refait la géométrie et que ce véhicule a été monté deux fois sur le banc et qu'il a fallu tout redémonter pour avoir une structure en place correcte.

La commission interroge M. B. sur son expérience professionnelle précédente en tant qu'expert en automobile réalisant des missions pour les compagnies d'assurances et sur son changement professionnel.

M. B. indique qu'il travaille seul et à son compte depuis 2016 et sous-traite le secrétariat.

La commission relève qu'au-delà des aspects techniques propres au métier d'expert en automobile, la gestion administrative des dossiers d'expertise, notamment s'agissant de l'établissement de la fiche de suivi des VE ou de la conservation des dossiers, est également importante et révèle en l'espèce un manque de maîtrise et des difficultés manifestes. Elle souligne la nécessité pour l'intéressé de revoir ses méthodes de travail, notamment en ce qui concerne les tâches de secrétariat et l'archivage de ses dossiers.

Après en avoir délibéré, la commission considère que les conditions dans lesquelles M. B. réalise les 2^{ndes} expertises qui lui sont confiées dans le cadre de procédures VE ne lui permettent pas d'y consacrer tout le temps nécessaire pour respecter la méthodologie prévue à 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.

La commission relève que les manquements récurrents relevés à son encontre, notamment le caractère incomplet plusieurs dossiers, l'absence de motivation dans ses rapports des changements de méthodologie par rapport aux conclusions du 1^{er} expert et la validation, jusqu'à une date *a priori* récente de l'emploi d'airbags d'occasion, mais aussi au regard de son expérience professionnelle et malgré son isolement professionnel relatif depuis son installation à son compte en 2016 et qui appelle de la part de l'intéressé une meilleure mise à jour de ses connaissances techniques et un important effort de formation, M. B. a méconnu la réglementation et ses obligations professionnelles, notamment au regard de sa responsabilité en matière de sécurité routière.

La commission est par conséquent d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. B. par le ministre chargé des transports une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant deux ans assortie d'une mesure de sursis d'un an.

Cette sanction apparaît à la commission comme suffisamment juste et proportionnée pour faire prendre conscience à ce professionnel de la gravité de ses manquements, susceptibles de porter gravement atteinte à la sécurité des usagers de la route.

Le présent avis est adopté après un vote à la majorité des membres de la commission.

*

Conformément à l'article 13 du règlement intérieur de la commission, le présent procès-verbal est rendu public sur le site internet de la Sécurité Routière.

Le président clôt la séance à 16h52.