

COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Avis

Affaire n° 01/2022

Séance du 29 septembre 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 XXXXX-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} Sabrina DJOURI, rapporteur ;

La parole ayant été donnée à M. A. ;

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 1 022 seconds rapports en 2018, 1 634 seconds rapports en 2019, 2 166 seconds rapports en 2020 et 1 775 seconds rapports en 2021. Le volume particulièrement élevé 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 mandats sur le fondement desquels intervient M. A., il ressort de l'instruction que ces documents sont soit absents des dossiers transmis par l'expert, soit incomplets du fait de l'absence de date ou d'élément d'identification des véhicules (numéro d'immatriculation ou numéro VIN).

En ne fournissant pas ces documents essentiels à la procédure VE, M. A. a méconnu les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 qui prévoient que l'expert intervient « *une fois missionné* » et doit « *Faire compléter par le propriétaire la lettre de mission.* »

5. En ce qui concerne la rédaction et de la transmission des seconds rapports, les seconds rapports établis par M. A. ne sont ni signés, même électroniquement, ni tamponnés par l'intéressé : celui-ci précise en effet ne pas signer ses rapports lorsqu'il est amené à les transmettre, par mél, aux réparateurs, propriétaires des véhicules. Il n'est donc pas possible de pouvoir être sûr que les rapports communiqués soient bien des copies des rapports originaux rédigés par l'intéressé.

En procédant de la sorte, M. A. 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 et devant, à ce titre, être signé par l'expert, lequel engage sa responsabilité.

M. A. ne conserve ainsi pas les copies des originaux de ces documents, signés et tamponnés à son nom. Or, les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 prévoient que « *L'ensemble des documents obligatoires de la procédure, notamment la ou les lettres de mission, les rapports d'expertise, photographies prises lors des différentes étapes de la méthodologie, documents contradictoires, relevés de mesures, l'original du procès-verbal d'expertise, copies des factures des réparations, doit être conservé pendant cinq ans.* »

6. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise et des changements de méthodologie par rapport à la 1^{ère} expertise, les seconds rapports d'expertise établis par M. A. et les procès-verbaux de suivi ne mentionnent que les dates et la nature des trois visites prévues par la réglementation, sans précision sur les différentes opérations d'expertise ni sur la nature des réparations ou le coût de celles-ci. Ils ne permettent donc pas de retracer ni la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule, ni les différentes opérations d'expertise. On ne peut dès lors s'assurer de façon satisfaisante de la qualité de ces réparations et de leur suivi par l'expert.

En outre, les changements de méthodologie auxquels procède de façon relativement habituelle M. A. ne figurent dans aucun de ces documents. 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.

7. 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'absence ou de l'insuffisance des factures correspondantes. Sur les dix dossiers communiqués par l'intéressé, sept ne comprennent ainsi aucune facture, les trois autres comportant des factures très partielles, voire incohérentes au regard des dommages mentionnés dans les premiers rapports.

Or, les dispositions du 3 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 dressent la liste non-exhaustive des documents obligatoires de la procédure et précisent que ceux-ci doivent être conservés pendant 5 ans. La « *copie des factures des réparations* » figure expressément dans cette liste. Les copies des factures des pièces utilisées en remplacement sont en effet nécessaires et indispensables au suivi de l'expertise et permettent 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.

8. Il est d'autant plus important d'assurer cette traçabilité que M. A. valide très souvent l'utilisation de pièces de réemploi, au surplus acquises à des prix très bas, soit 200 euros par exemple pour un pare-chocs avant alors qu'il est facturé 1 500 € neuf. Le marché des pièces d'occasion étant actuellement particulièrement tendu, et cette tendance s'inscrivant en toute hypothèse dans la durée, de tels prix invitent à la prudence de la part de tout expert en automobile quant à leur qualité ou à leur provenance.

9. La nécessité de retracer la provenance des pièces employées dans les réparations se justifie également par le fait que des équipements de sécurité passive (airbags) sont très souvent utilisés et validés par M. A., certaines pièces étant acquises par internet auprès d'un fournisseur belge.

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. Valider l'installation d'airbags d'occasion constitue ainsi une négligence susceptible de mettre en danger la vie des usagers de la route, ce qui est constitutif d'une faute et passible d'une sanction.

10. Il ressort par ailleurs des pièces du dossier que deux des véhicules étaient déjà au moins partiellement réparés avant que M. A. ne les examine. Or chacun des deux seconds rapports relatifs à ces véhicules indiquent que l'intéressé aurait bien suivi une méthodologie avec un schéma à trois visites, avant, pendant et après travaux, conformément à la réglementation applicable aux procédures VE.

M. A. a ainsi manifestement indiqué dans ces rapports des visites avant travaux fictives et ne s'est par conséquent pas mis en mesure, faute d'avoir réellement contrôlé les réparations, de pouvoir, s'il y avait lieu et 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.* ».

Ce faisant, M. A. a manifestement méconnu les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 et ses obligations professionnelles, ce qui est d'autant plus grave qu'il s'agissait en l'espèce de véhicules déclarés dangereux et faisant l'objet de procédures véhicules gravement endommagés.

11. S'agissant des contrôles de géométrie effectués dans le cadre des secondes expertises menées par M. A., six des dix véhicules dont les dossiers ont été transmis par l'intéressé présentent des résultats non conformes aux valeurs et seuils de tolérance homologués par leur constructeur sans que cela ait

empêché l'expert d'établir son second rapport attestant que les véhicules pouvaient circuler dans des conditions normales de sécurité.

12. Par ailleurs, si M. A. déclare effectuer systématiquement des essais routiers au terme des travaux de réparation des véhicules, il indique ne parcourir alors que deux km. Or, l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 précise que l'expert en automobile procède à un essai routier si nécessaire, ce qui implique une appréciation au cas par cas en fonction de l'état de chaque véhicule, des organes touchés et des réparations effectuées. La pratique de M. A. consistant à effectuer pour tout véhicule des essais routiers similaires, sur un parcours très réduit, et ne permettant pas, en toute hypothèse, d'apprécier le comportement de chaque véhicule en situation réelle de circulation ne saurait être regardée comme lui permettant de satisfaire à ses obligations professionnelles. Il n'est ainsi pas en mesure de pouvoir attester de la conformité de chaque véhicule en termes de comportement routier.

13. S'agissant du véhicule immatriculé BC-043-SE, faisant partie des 2 500 véhicules pour lesquels une procédure exceptionnelle de sécurisation a été lancée en octobre 2019 par le délégué à la sécurité routière, il ressort de l'instruction que M. A. a télétransmis une seconde fois dans le SIV le second rapport qu'il avait établi en 2018 dans le cadre d'une procédure VGE différente pour laquelle il était alors intervenu en tant que second expert. En procédant ainsi, il a permis la levée de la suspension de l'autorisation de circulation pour ce véhicule alors que celui-ci n'avait pas fait l'objet d'une expertise de contrôle dans le cadre spécifique de l'opération de sécurisation des 2 500 VO.

14. M. A. a fait par ailleurs l'objet de plusieurs signalements par les centres d'expertise et de ressources titres. Pour l'un des véhicules ainsi signalés, des insuffisances et des incohérences quant aux informations relatives aux professionnels propriétaires du véhicule, aux dates et lieux des visites de l'expert et du contrôle technique amènent à considérer que M. A. a vraisemblablement validé un second rapport sans avoir vu le véhicule à toutes les étapes prévues par la réglementation. Il indique en effet dans son second rapport avoir effectué l'ensemble des visites prévues par la réglementation dans l'Hérault alors que la troisième visite est datée postérieurement à la date d'achat du véhicule par un professionnel de la Haute-Vienne et à la date du procès-verbal de contrôle technique du véhicule, nécessairement établi avant ou pendant cette dernière visite de l'expert.

Il a ainsi établi un second rapport qui a permis la remise en circulation de ce véhicule en attestant que celui-ci pouvait circuler dans des conditions normales de sécurité alors qu'il ne l'avait pas examiné au terme des travaux de réparation, méconnaissant ainsi gravement et de façon manifeste la réglementation applicable aux véhicules endommagés.

15. Il ressort ainsi de l'ensemble de ces éléments que le suivi des véhicules endommagés par M. A. est insuffisant tant en ce qui concerne le temps accordé à l'examen de chaque véhicule, du fait notamment du volume particulièrement important de dossiers traités, que, par voie de conséquence, sur le plan qualitatif.

16. Enfin, à supposer, comme il le soutient, que M. A. ait fait l'objet d'une usurpation d'identité et que des rapports aient été frauduleusement télétransmis sous son nom, cette fraude ne porte que sur quelques rapports et n'est pas de nature à remettre en cause l'appréciation de la commission sur les autres expertises que M. A. ne nie pas avoir effectivement réalisées.

17. 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 déclare réaliser des expertises de véhicules endommagés en une heure à une heure et demi en moyenne, ce qui ne semble pas compatible avec le volume global d'activité particulièrement élevé de l'intéressé, et constatant des manquements manifestes sur les dossiers qui ont été soumis à son appréciation, considère que le suivi effectué par M. A. ne peut en aucun cas satisfaire aux exigences spécifiques prévues par la réglementation concernant la procédure de remise en condition

de sécurité des véhicules endommagés. Elle considère 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.

18. 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 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* », comme le prévoient les 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.

EST D'AVIS QUE :

Article 1^{er} : La commission est d'avis que soit prononcée à l'encontre de M. A. par le ministre chargé des transports une interdiction d'exercer la profession d'expert en automobile pendant trois ans.

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