

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
de la cohésion des territoires

Décision du 23 décembre 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 29 septembre 2022 ;

Vu les observations complémentaires transmises par M. A. par courrier du 16 novembre 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 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, ce qui constitue une méconnaissance des 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 la transmission des seconds rapports, les seconds rapports établis par M. A. ne sont ni signés, même électroniquement, ni tamponnés par l'intéressé lorsqu'il est amené à les transmettre par mél, aux réparateurs, propriétaires de 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 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.

6. Ce faisant, en ne conservant ainsi pas les copies des originaux de ces documents, signés et tamponnés à son nom, l'intéressé ne respecte pas, en outre, les dispositions de l'arrêté du 29 avril 2009 prévoyant 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.* ».

7. 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 examiné, ni les différentes opérations d'expertise. Il n'est dès lors pas possible de s'assurer de façon satisfaisante de la qualité de ces réparations et de leur suivi par l'expert.

8. En procédant ainsi, M. A. méconnaît les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, qui prévoient que le changement de méthodologie et les modifications de l'estimation initiale qui peuvent en découler doivent 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 ce même arrêté, et non faire l'objet d'un nouveau rapport venant se substituer totalement au rapport du premier expert.

9. 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, de l'insuffisance voire de l'incohérence des factures correspondantes pour la plupart des dossiers communiqués par l'intéressé. 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 conformément aux dispositions du 3 du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 qui dresse la liste non exhaustive des documents obligatoires de la procédure et précisent que ceux-ci doivent être conservés pendant 5 ans.

10. 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. 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.

11. 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. Ainsi que l'a rappelé la CNEA dans son avis du 29 septembre 2022, il est régulièrement recommandé aux experts en automobile qualifiés pour le contrôle des véhicules endommagés, lors de leur formation annuelle spécifique, de procéder systématiquement au 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. Cette recommandation visant à 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. 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.

12. 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.

13. 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.

14. Par ailleurs, M. A. déclare effectuer systématiquement des essais routiers au terme des travaux de réparation des véhicules mais indique ne parcourir alors que deux kilomètres. 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.

15. S'agissant d'un véhicule, 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.

16. 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.

17. 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.

18. 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, pour les années 2018 à 2021, sur aucun rapport et n'est pas de nature à remettre en cause l'appréciation portée sur les expertises que M. A. ne nie pas avoir effectivement réalisées.

19. 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, 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 qu'il réalise, et des manquements manifestes sur les dossiers qui ont été soumis à l'appréciation de la CNEA, le suivi effectué par M. A. ne peut être regardé comme satisfaisant aux exigences spécifiques prévues par la réglementation concernant la procédure de remise en condition de sécurité des véhicules endommagés. En conséquence les griefs retenus à l'encontre de l'expert sont suffisants pour prononcer une sanction suspensive de son activité.

20. 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 sécurité des usagers de la route.

Décide :

Article 1^{er}

M. A., expert en automobile (agrément n° XXXX-VE), est interdit d'exercer l'activité professionnelle d'expert en automobile pendant trois ans.

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 décembre 2022

La déléguée à la sécurité routière,

Florence GUILLAUME

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.