

# 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. 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 29 septembre 2022 ;

Vu les observations écrites présentées par courrier le 10 décembre 2022 par M. B. ;

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 574 seconds rapports en 2019, 667 seconds rapports en 2020 et 719 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. Il ressort de l'instruction et des déclarations de M. B. que celui-ci n'effectue de visites portant sur l'examen des véhicules qu'un seul jour, soit le mercredi, consacrant le reste de la semaine aux tâches administratives. Compte tenu du volume d'activité de l'intéressé, soit 719 seconds rapports en 2021, et du fait que chacun de ces seconds rapports implique réglementairement et nécessairement au moins trois visites d'examen des véhicules, M. B. a ainsi examiné en moyenne 41 véhicules chaque mercredi cette année-là.

Un tel volume de véhicules examinés sur une seule journée, d'autant plus que l'expert déclare consacrer à chaque visite dix à trente minutes tout au plus, est ainsi trop conséquent pour pouvoir assurer un suivi respectant la réglementation applicable aux véhicules endommagés et permettant à l'expert de vérifier que les réparations sont techniquement bien réalisées, dans le respect des règles de l'art et de garantir que les véhicules peuvent circuler dans des conditions normales de sécurité.

5. 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. Il n'est notamment pas en mesure de fournir le second rapport relatif à l'un des véhicules, témoignant ainsi du manque de fiabilité de son système de classement et de conservation de ses rapports.

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.

6. En outre, M. B. ne transmet ses seconds rapports aux propriétaires des véhicules qu'il expertise qu'à leur demande.

Or la communication du second rapport au propriétaire du véhicule constitue une obligation pour tout expert en automobile, en application des dispositions de l'article 8 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. Le fait que le propriétaire du véhicule ne demande pas ou ne souhaite cette transmission du second rapport pas ne saurait exonérer l'expert de cette obligation. En n'observant pas celle-ci, M. B. a ainsi manqué à ses obligations professionnelles.

7. Par ailleurs, les seconds rapports produits par M. B. ne comportent pas les mentions prévues à l'article 8 de l'arrêté du 29 avril 2009 permettant d'attester que « *les réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport ainsi que toutes les réparations estimées nécessaires pour la sécurité au cours du suivi ont été effectuées et que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.* » et « *que le véhicule n'a pas subi de transformation notable au sens de l'article R.321-16 du code de la route, ni de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur le certificat d'immatriculation.* »

En n'attestant ainsi pas formellement dans ses seconds rapports que les véhicules ont été réparés en conséquence des dommages subis, touchant notamment à la sécurité, ni qu'ils peuvent circuler dans

des conditions normales de sécurité, ou qu'ils n'ont subi aucune transformation notable, M. B. ne respecte pas les obligations réglementaires qui s'imposent à l'ensemble des experts en automobile dans le cadre des procédures VE.

8. S'agissant d'assurer la traçabilité des opérations d'expertise et les changements de méthodologie par rapport à la première expertise auxquels il procède de façon relativement habituelle, M. B. ne justifie ces écarts de méthodologie ni dans ses seconds rapports, ni dans ses procès-verbaux (PV) de suivi, alors même que les montants des réparations effectuées sont sensiblement inférieurs aux évaluations établies par le premier expert.

En outre, ces seconds rapports et ces PV de suivi ne permettent de retracer avec précision ni la méthodologie mise en œuvre par l'expert pour chaque véhicule, ni les différentes opérations d'expertise.

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 I du III de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009.

9. Par ailleurs, M. B. 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 communication des factures des réparations effectuées pour la majorité des dossiers transmis dans le cadre de l'instruction de la présente procédure disciplinaire. L'intéressé ne dispose en outre d'aucune photographie des pièces utilisées et de leurs références et n'a communiqué aucune ou peu, au regard des dommages affectant les véhicules concernés, de factures des pièces employées dans le cadre des réparations.

Or, les copies des factures des réparations font partie des documents obligatoires de la procédure VE, 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. 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.

10. Le caractère incomplet de plusieurs 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 indiquant qu'il avait perdu beaucoup de données du fait d'une mauvaise manipulation informatique indiquent par ailleurs 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 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 de transmettre l'ensemble des documents qui lui ont été demandés. Or, l'obligation d'archivage des documents obligatoires définie par les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 doit 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.

11. En outre, s'agissant du remplacement des pièces de sécurité, M. B. a déclaré avoir validé l'utilisation de pièces de réemploi pour des pièces de sécurité, plus précisément des airbags, mais n'accepter depuis 2020 que le remplacement de ces dispositifs par des pièces neuves appliquant ainsi la recommandation régulière faite aux experts en automobile 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.

La pratique de M. B. s'agissant de la validation de l'usage d'airbags de réemploi est d'autant plus problématique que l'intéressé ne procède pas systématiquement à un contrôle visuel des airbags, ce contrôle étant conditionné au fait que le réparateur n'ait pas remplacé les airbags avant la seule visite hebdomadaire de l'expert et que ces dispositifs soient effectivement disponibles et visibles en atelier à la date de cette visite.

12. Il ressort par ailleurs des pièces du dossier qu'un des véhicules pour lequel M. B. a transmis un dossier a été réparé en l'absence de suivi et de contrôle par un expert en automobile. Une facture de réparation datée de 2014, le nombre de kilomètres parcouru par le véhicule au cours de la procédure VE et un contrôle technique favorable effectué en 2015 démontrent en effet que le véhicule était réparé avant l'expertise de M. B., lequel indique, en l'absence de mention d'une visite avant travaux, avoir vu le véhicule pendant travaux en décembre 2018 et janvier 2019, puis après travaux en février 2019. Ces éléments sont ainsi en contradiction avec notamment les écarts de kilométrages entre premier et second rapport et la date du PV de contrôle technique l'expert déclarant avoir vu le véhicule « *un mardi en passant [alors que le réparateur] était en train de travailler sur un longeron* » mais admettant ne pas l'avoir « *expertisé juridiquement parlant avant travaux* » puis précisant ne pas l'avoir examiné fini et supposant que ce véhicule avait dû rouler et être redémonté avant de lui être présenté, sans qu'il remarque un écart de kilométrage.

En établissant ainsi un second rapport par lequel il atteste avoir suivi et contrôlé les réparations du véhicule alors que les éléments de faits indiquent que le véhicule était déjà réparé lorsqu'il a été expertisé, M. B. méconnaît ainsi ses obligations professionnelles en établissant un second rapport permettant la remise en circulation du véhicule sans avoir suivi et contrôlé les réparations.

13. En outre, M. B. a rédigé un second rapport permettant la levée de l'interdiction de circuler pour un véhicule qui a ensuite été fait l'objet d'une nouvelle expertise effectuée dans le cadre de la protection juridique du propriétaire du véhicule. Cette expertise a révélé un nombre important de malfaçons manifestes relatives aux réparations effectuées dans le cadre de la procédure VE et validées par M. B. au travers de son second rapport, démontrant ainsi l'insuffisance de la seconde expertise réalisée par l'intéressé, les travaux effectués par le réparateur et validés par l'intéressé se révélant de mauvaise qualité, voire dangereux.

14. L'intéressé a toutefois reconnu au cours de l'instruction et devant la commission avoir eu, à tout le moins sur les deux dernières années, un volume d'activité trop important et, par conséquent, ne pas avoir effectivement assuré ni un suivi technique suffisant pour permettre la remise en circulation des véhicules dans des conditions normales de sécurité, ni un suivi administratif dans le respect de la réglementation.

15. 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 nombre de secondes expertises réalisées sur la période examinée et des manquements récurrents sur les dossiers qui ont été soumis, 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 véhicules 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.

16. Il ressort ainsi 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, notamment en n'examinant les véhicules qu'un seul jour par semaine, 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.

### **Décide :**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

M. B., expert en automobile (agrément n° XXXX-VE), est interdit d'exercer l'activité professionnelle d'expert en automobile pendant deux 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 ( <i>Délégation à la sécurité routière – Place Beauvau – 75008 Paris</i> ) ou d'un recours de pleine juridiction devant la juridiction administrative compétente.
--