



COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Procès-verbal

Séance du 29 septembre 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. Jacques TRASSOUDAINÉ	Représentant des experts en automobile
M. Pascal JUSSELME	Représentant des experts en automobile
M. Sylvain GIRAULT	Représentant des experts en automobile
M ^{me} Céline GENZWURKER – KASTNER	Représentant d'associations des usagers de la route
M. Stéphane LIMARE	Représentant des entreprises d'assurance
M. Thierry LEMAITRE	Représentant des entreprises d'assurance
M ^{me} Apolline BAUDU	Rapporteur
M ^{me} Sabrina DJOURI	Rapporteur
M ^{me} Valérie PROTASSIEFF	Délégation à la sécurité routière

Affaires examinées :

- N° 01/2022 – M. A. en activité sous agrément n° XXXX-VE du ministère chargé des transports
- N° 05/2022 – 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 14h45. Il rappelle les règles en matière de conflits d'intérêt.

1. Affaire N° 01/2022 – M. A.

M. JUSSELME se déporte en tant que dirigeant de BCA expertises, ancien employeur de M. A..

M. A. se présente seul.

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

M. A. porte à la connaissance de la commission qu'il a été victime d'une usurpation d'identité et de titre : après avoir été contacté par la préfecture du Doubs, il a identifié plusieurs rapports télétransmis dans le SIV à son nom

alors qu'il ne les avait pas établis. Il a par conséquent porté plainte auprès des services de gendarmerie et averti le bureau de l'expertise en automobile le 22 septembre dernier.

Le président donne la parole au rapporteur qui expose son rapport.

Il donne ensuite la parole au défendeur qui précise, s'agissant de l'usurpation de son titre d'expert en automobile, que la préfecture lui a indiqué que la clé SIV utilisée par un expert en automobile est enregistrée et que les nom et n° d'agrément de l'expert sont enregistrés ensuite, n'importe quel nom et n° pouvant alors être saisis.

Le président souligne que cela ne porte *a priori* que sur quelques rapports, les autres véhicules ayant effectivement été suivis par M. A., ce que celui-ci confirme.

Le président interroge ensuite M. A. sur les raisons du niveau particulièrement élevé d'activité le concernant, les faits reprochés portant notamment sur le nombre excessif de rapports et un travail qui peut par conséquent être trop rapide et nuire à la qualité des expertises.

M. A. précise qu'il travaille six jours par semaine, 12 heures par jour et que les années 2020 et 2021, caractérisées par un nombre important de rapports, ont été des années marquées par le COVID et des épisodes de grêle importants. Le COVID a en effet entraîné une baisse d'activité dans les ateliers que les réparateurs ont compensée en en profitant pour réparer des véhicules laissés en attente. Il indique également que, si la commission note qu'il n'y a pas eu alors de suractivité particulière pour les experts en automobile liée à la grêle, que des épisodes importants ont eu lieu sur Alès sur cette période, ce qui a induit un nombre de VEI important. Il précise également qu'il a continué à exercer pendant les confinements.

M. A. précise que le nombre de véhicules qu'il examine et le temps que cela lui prend sont à relativiser dans la mesure où il ne travaille qu'avec un petit nombre de réparateurs, situés à proximité les uns des autres sur chacune de ses tournées. Il peut ainsi voir 10 véhicules dans un seul atelier ou dans des garages très proches.

Sur la façon dont l'intéressé procède s'agissant de la validation des airbags, celui-ci indique qu'il s'agit d'une question sur laquelle « *il y a différents sons de cloche* » et que l'utilisation d'airbags de réemploi n'est pas interdite.

La commission précise qu'en la matière sa position est claire et constante, et rappelle que la question principale pour l'expert est d'être sûr que l'airbag remplacé se déclenchera bien le cas échéant. Or, la seule possibilité de vérifier ce bon fonctionnement est de déclencher l'airbag et donc de le détruire : il est certes possible de contrôler que les calculateurs fonctionnent correctement sans déclencher l'airbag mais cela est rigoureusement impossible pour les coussins et les modules pyrotechniques.

Elle rappelle par ailleurs que, s'agissant des véhicules grêlés et des VEI dans leur ensemble, le contrôle de l'expert va au-delà du seul dommage à l'origine du déclenchement de la procédure VEI et doit porter sur l'ensemble du véhicule afin de s'assurer que celui-ci puisse effectivement circuler dans des conditions normales de sécurité. Or, les éléments transmis par M. A. ne démontrent pas qu'il procède de la sorte.

L'intéressé précise qu'il contrôle aussi la géométrie et le 0 défaut des calculateurs d'airbags pour les VEI et que ces contrôles figurent dans tous les dossiers qu'il a transmis.

S'agissant des résultats des contrôles de géométrie souvent incorrects transmis, M. A. précise qu'ils ne sont en réalité corrects, les véhicules ne correspondant pas exactement aux normes établies par les constructeurs, comme c'est le cas notamment pour la Lotus.

La commission souligne qu'il incombe à l'expert en automobile d'être très vigilant en ce domaine notamment et qu'il est de la responsabilité de l'expert en automobile de vérifier l'ensemble de ces résultats notamment dans la mesure où il est garant du fait que le véhicule puisse circuler en toute sécurité.

Elle interroge également M. A. sur le suivi de l'approvisionnement pour l'ensemble des pièces de réemploi, notamment les airbags, dont il valide l'utilisation.

L'expert indique que 80 % des pièces utilisées pour la réparation des véhicules qu'il examine sont d'occasion. Dès sa 1^{ère} visite d'expertise, le réparateur le lui indique et ils définissent ensemble la méthodologie de réparation. Il ne mentionnait toutefois pas ces changements par rapport au 1^{er} rapport car il ignorait devoir le faire. Le réparateur lui donne ensuite les factures des pièces utilisées mais, lorsque les véhicules sont acquis auprès de centres VHU, il n'y a qu'une facture globale puisque les pièces sont fournies avec le véhicule. Il est ainsi possible de réparer les véhicules à un coût moindre que le chiffrage du 1^{er} expert, M. A. précisant, par exemple, qu'un parechoc avant de réemploi revient à 200 € quand il est facturé 1 500 € neuf.

La commission s'étonne de ce faible prix qui interroge sur la provenance et la qualité des pièces. Elle précise qu'il est primordial que tout expert en automobile vérifie la provenance des pièces, d'autant plus que le marché de la pièce de réemploi est actuellement tendu : il y a en effet un besoin important et croissant sur ces pièces, lesquelles se raréfient, ce qui implique des prix en hausse. La question de la provenance des pièces est ainsi essentielle notamment afin de s'assurer que le réparateur n'a pas privilégié le prix au détriment de la qualité.

M. A. précise disposer des factures, qu'il a toutes transmises, et que les centres VHU fournissant les pièces utilisées dans le cadre de ses secondes expertises sont des sociétés connues. Il indique que, pour lui, 200 € est un prix normal pour un parechoc.

Il conclut en demandant l'indulgence de la commission dans la mesure où ce qui lui est essentiellement reproché relève selon lui de l'administratif. Il indique qu'il signera désormais ses rapports et réaffirme qu'il voit et contrôle l'ensemble des véhicules qu'il expertise.

Après en avoir délibéré hors de la présence de l'intéressé, considérant le volume particulièrement élevé d'activité de M. A. entre 2018 et 2021, le fait que sa motivation principale dans l'exercice de son métier semble être financière et les manquements récurrents qui ont pu être relevés dans l'exercice de son activité professionnelle, notamment l'absence de traçabilité des réparations et des pièces permettant de vérifier leur provenance et leur qualité technique, la validation d'airbags en réemploi, l'établissement de seconds rapports alors que les résultats des contrôles de géométrie et les essais routiers sont insuffisants et le fait d'expertiser des véhicules déjà au moins partiellement réparés, la commission considère qu'il y a lieu de lui interdire d'exercer la profession d'expert en automobile pendant trois ans.

Le présent avis est adopté à l'unanimité des membres de la commission.

2. Affaire N° 05/2022– M. B.

M. B. se présente seul, en visioconférence.

Le président laisse la parole à M. B. pour présenter des observations préliminaires. Celui-ci reconnaît les conclusions du rapporteur comme fondées et qu'il a manqué, involontairement, à un certain nombre d'obligations professionnelles. Il précise s'être laissé déborder et qu'il acceptera l'avis de la commission, même si deux de suspension constitue selon lui une sanction trop lourde.

Le président donne la parole au rapporteur qui expose son rapport.

Il donne ensuite la parole au défendeur qui indique que les contrôles techniques et de géométrie sont présents dans tous ses dossiers et qu'il les a tous transmis dans le cadre de l'instruction. Il souligne que pour le véhicule CS-029-LD, il a revérifié les résultats du contrôle de géométrie, daté de 2019 et non de 2015.

Le président souligne, pour ce véhicule, l'écart important de kilométrage entre les premier et second rapports.

M. B. déclare ignorer ce qui pourrait l'expliquer précisément. Il a vu la voiture chez Bobycar sans être missionné, puis l'a réexaminée, démontée, avant la fin des travaux mais ne l'a pas contrôlée finie. Il suppose qu'elle a roulé puis a été redémontée avant qu'il passe chez le réparateur. Il n'a pas vu l'écart de kilométrage lorsqu'il a examiné le véhicule et établi son rapport.

S'agissant du véhicule immatriculé FG-454-PM, il fait part de son étonnement de ne pas avoir eu connaissance d'une nouvelle expertise sur ce véhicule, aucun confrère ne l'ayant contacté à ce sujet. Il a tout récemment revu

ce véhicule et n'a relevé aucune anomalie ni problème technique qui concernerait la sécurité ni aucun élément qui mette en cause, selon lui, les conclusions de son second rapport.

Il déclare également avoir pris conscience d'avoir trop travaillé : le jour de sa tournée chez les réparateurs, soit chaque mercredi, il quitte en effet son domicile à 4h du matin pour aller à Bordeaux. Il indique que s'il poursuit son activité, il n'acceptera qu'une vingtaine de véhicules par mois.

Il précise en réponse à la commission qu'il a cessé son activité entre 2004 et 2017 pour faire le tour du monde en voilier en solitaire pendant cinq ans puis le tour de l'Afrique en véhicule. A son retour, il a appris qu'il manquait quatre ans de cotisations pour bénéficier de sa retraite et a alors repris son activité d'expert.

S'agissant des clients qu'il voit sur une semaine standard, M. B. précise qu'il travaille essentiellement avec trois gros carrossiers sur Bordeaux, à hauteur de 70% de son activité. Il commence sa journée hebdomadaire de tournée à 8 heures dans les ateliers sur Bordeaux Nord, les réparateurs étant assez proches les uns des autres. Il effectue cette tournée le mercredi car les conditions de circulation sont meilleures ce jour-là sur Bordeaux et, les autres jours de la semaine, il ne fait que du travail administratif. Il faisait auparavant plus de visites que d'administratif lorsqu'il avait son cabinet d'expertise d'assurances. Il travaille actuellement seul, sans secrétariat et à son domicile, dans une propriété agricole éloignée d'un centre urbain.

La commission observe qu'un expert en automobile doit d'abord être sur le terrain et que l'organisation retenue par M. B. pour exercer son métier est de fait déficiente et même fautive au regard des éléments présentés.

L'intéressé précise s'être organisé ainsi en raison de l'absence de clients dans son département, le Gers.

En réponse à la question de la commission sur ce qu'il changerait dans sa pratique s'il continuait à exercer, M. B. déclare avoir déjà diminué d'un quart le nombre de ses dossiers. Il indique qu'il n'aura sans doute plus de clients d'ici la fin de l'année car les réparateurs cherchent déjà de nouveaux experts pour suivre leurs véhicules. Il précise qu'il effectuera ses tournées sur le terrain sur deux jours par semaine, qu'il ne traitera pas plus d'une soixantaine de dossiers par mois et recrutera une secrétaire.

La commission observe par ailleurs que cet expert travaille presque exclusivement avec des réparateurs, dont l'un était précédemment client d'un expert déjà sanctionné après avis de la commission. Or, dans le contexte actuel de tensions sur les véhicules neufs et sur certains composants, ces professionnels sollicitent beaucoup, et de plus en plus, les experts en automobile : le prix des véhicules d'occasion augmente également ce qui conduit les réparateurs à remettre en état de plus en plus de véhicules pour les revendre.

Après en avoir délibéré hors de la présence de M. B., la commission considère que les conditions dans lesquelles M. B. réalise les secondes 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.

Elle relève que par les manquements récurrents relevés à son encontre, notamment le fait qu'il effectue les visites des véhicules sur une seule journée par semaine et toujours avec les mêmes réparateurs, le caractère incomplet de plusieurs dossiers, l'établissement de seconds rapports pour des véhicules examinés alors qu'ils étaient déjà au moins partiellement réparés, l'absence de motivation dans ses rapports des changements de méthodologie par rapport aux conclusions du 1^{er} expert et la validation de l'emploi d'airbags d'occasion, 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.

Le présent avis est adopté après un vote à l'unanimité 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 16h50.