

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Décision du 18 mai 2004 de la Commission nationale  
des experts en automobile**

NOR : *EQUS0410222S*

L'an deux mil quatre et le dix-huit mai,

La Commission siégeant à la défense, au ministère chargé des transports, statuant en matière disciplinaire en application des articles L. 327-6, R. 327-16 et suivants du code de la route dans la cause concernant :

Edde (Michel), demeurant chemin du Moulin-à-Huile, à Camaret-sur-Aigues (Vaucluse), inscrit sur la liste nationale des experts en automobile sous le numéro 000720 VGA, poursuivi d'office au vu des faits signalés les 23 mai 2003, par la préfecture du Vaucluse le 17 septembre 2003, 30 octobre 2003 par la préfecture du Gard,

Vu les lettres recommandées avec demande d'accusé de réception en date des 17 septembre 2003, 31 octobre 2003, 21 novembre 2003 portant, conformément à l'article R. 327-17 du code précité, notification à Edde des griefs formulés à son encontre, l'avisant qu'il peut prendre en personne ou par mandataire, au siège de la Commission, connaissance et copie des pièces du dossier qui sera soumis à celle-ci, l'informant qu'il a la possibilité de se faire assister par un défenseur et qu'il dispose d'un délai de quinze jours pour présenter ses observations ;

Vu la lettre recommandée avec demande d'accusé de réception en date du 4 mars 2004 portant convocation de Edde devant la Commission pour la réunion de ce jour, étant précisé qu'aux termes de l'article R. 327-18 du code de la route, les débats ne sont pas publics sauf si l'expert en cause en fait la demande ;

Constatant que Edde ne comparait pas ;

Oui en son rapport M. Poulenat (Georges), administrateur civil hors classe, commis après accord du ministre des transports dont il dépend ;

Les débats étant clos ;

Considérant qu'aux termes de l'article L. 311-1 du code de la route, les véhicules doivent être construits commercialisés, exploités, utilisés et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité des usagers de la route ;

Que, spécialement, il résulte des dispositions du chapitre 6 dudit code relatives au retrait de la circulation des véhicules accidentés et notamment de la combinaison des articles L. 327-1, L. 327-2, L. 327-3, R. 326-6 à R. 326-9 que lorsqu'un premier rapport d'expertise fait apparaître que le montant des réparations du véhicule endommagé est supérieur à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre et que le propriétaire accepte, en contrepartie d'une indemnisation en perte totale, de céder le véhicule à son assureur, celui-ci doit le vendre, pour destruction, récupération des pièces ou réparation à un acheteur professionnel tenu de faire une déclaration d'achat à la préfecture du lieu d'immatriculation à laquelle l'assureur a, de son côté, transmis le certificat d'immatriculation ;

Que, lorsque le véhicule, déclaré réparable par le premier expert qui a, dans ce but, dressé un devis descriptif des réparations à effectuer, transmis par l'assureur à l'acquéreur professionnel, a été réparé par ce dernier, il ne peut être remis en circulation ni être ré-immatriculé qu'au vu d'un second rapport établi par un expert en automobile qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés certifiant qu'il a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport d'expertise et qu'il est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité ;

Considérant qu'il appert des documents produits que Edde, en sa qualité d'expert en automobiles qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés en application de l'article R. 327-12, 6° du code de la route, a établi le 11 septembre 2003, à la demande de Bourriche (Yaniss), 20 *bis*, rue de Nîmes, à Redessau, le 14 octobre 2003, à la demande de la carrosserie Elyaz, 44, rue Octave-Campion, à Nîmes, le 16 octobre 2003, à la demande du même établissement, le 17 octobre 2003, à la demande de Benchareff (Tennine), cité de la Tourre, à Orange, des certificats dits de conformité dans lesquels, après avoir indiqué le nom des demandeurs à l'expertise et les caractéristiques sommaires des véhicules, il énonce d'une façon invariable et sans autre précision que chaque véhicule a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport d'expertise, qu'outre ces réparations, les opérations suivantes (contrôle du train avant, contrôle technique) se sont avérées nécessaires pour remettre en état les organes de sécurité, en suite de quoi il certifie que le véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, qu'il n'a pas subi de transformations susceptibles de modifier les caractéristiques indiquées sur la carte grise ;

Que, saisis de demandes de restitution des certificats d'immatriculation ou de levée d'opposition au transfert desdits certificats, les services préfectoraux ont, au vu du caractère purement formel et stéréotypé des rapports produits, conçus de tels doutes sur la sincérité des expertises effectuées par Edde, qu'ils en ont référé à la Commission ;

Considérant qu'il appert de l'instruction qui s'en est ensuivie que Edde a fait preuve d'une extrême légèreté dans la délivrance des certificats dits de conformité sans un contrôle strict de sa part des véhicules gravement accidentés soumis à son examen conformément à l'article R. 327-8 du code de la route ;

Que cette absence de contrôle est particulièrement flagrante en ce qui concerne la voiture automobile Renault Clio 5298 XV 30, déclarée techniquement non réparable le 21 décembre 2002 par le cabinet Salgues et Rey de Nîmes au motif

que ce véhicule avait été, lors d'une catastrophe naturelle, inondé jusqu'au dessus du tableau de bord, qu'appelé par la carrosserie Sartori de Nîmes à expertiser le véhicule par elle réparé à la demande du propriétaire Bourriche, pourtant avisé par le premier expert qu'aucune remise en état n'était possible, Edde n'a pas hésité à certifier dans son rapport du 11 septembre 2003 que le véhicule a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier rapport d'expertise alors que le cabinet Salgues et Rey, estimant que la voiture n'était plus réparable, n'avait dressé aucun devis descriptif prévisionnel des réparations à effectuer, conformément à l'article L. 327-2 du code de la route ;

Qu'ayant eu connaissance de ces conclusions, Edde n'en a pas moins maintenu les termes de son rapport, spécifiant toutefois que celui-ci ne devait pas être présenté aux services préfectoraux mais à celui des Mines ;

Que cette prétendue recommandation ne constitue qu'une supercherie supplémentaire, l'expert en cause ne pouvant ignorer que, selon l'article R. 321-16 du code de la route, une nouvelle réception par le service des Mines n'est obligatoire que pour les véhicules ayant subi des transformations notables et que son rapport assurait expressément que la voiture Renault Clio n'en avait pas subi ;

Considérant par ailleurs que le certificat de conformité délivré le 14 octobre 2003 par Edde à la société carrosserie Eylliaz et fils, 44, rue Octave-Campion, à Nîmes et attestant que la voiture Renault Mégane 647 VQ 13 a fait de la part de cette entreprise l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par son confrère Blot de Marseille, a été produit le 17 octobre suivant à la préfecture du Vaucluse à l'appui d'une demande de ré-immatriculation par Seddaoui (Djeloul), demeurant à Saint-Laurent-des-Arbres (Gard) qui s'est rendu acquéreur du véhicule le 29 septembre précédent ;

Qu'il ressort des renseignements recueillis que la voiture Renault Mégane, appartenant à l'origine à Calegari (Norbert), domicilié à Pelisanne (Bouches-du-Rhône) sinistrée le 21 juin 2003, a été l'objet le 9 juillet 2003 d'une première expertise par Blot (unité d'expertise MAIF Le Zénith, à Marseille) qui après avoir évalué le coût des réparations à la somme de 6 286 Euro dont 3 156 Euro pour le remplacement des pièces, l'a déclarée économiquement irréparable mais techniquement réparable ;

Qu'à la suite de ces conclusions, le véhicule a été successivement cédé :

- le 3 juillet 2003 par Calegari à son assureur Filia-Maif de Niort ;
- le 20 août par celui-ci aux établissements Caustrain Pelissier (démolition auto) à Vedène (Vaucluse) qui a fait le 26 août la déclaration d'achat à la préfecture de son département ;
- le 29 septembre 2003 par les établissements Caustrain Pelissier qui n'y ont fait aucune réparation, à Sedaoui n'ayant pas la qualité d'acheteur professionnel ;

Que, dans ces conditions, Edde se devait de constater que la voiture n'a pu être réparée que par un particulier ou, à la demande de celui-ci, par une entreprise dont l'activité déclarée consiste dans l'exécution de travaux de tôlerie et de peinture, et de relever, si tant est qu'il les ait vues, que les factures établis au nom de Sedaoui ou d'Eliaz portent des dates antérieures à l'acquisition de l'épave par Sedaoui et font état de fournitures de pièces pour un montant de 1 000 Euro environ, nettement inférieur à l'évaluation du premier expert ;

Qu'ainsi c'est sans contrôle réel que Edde a certifié que les réparations préconisées par son confrère ont été exécutées ;

Considérant encore que le gérant de la SARL Carrosserie Eliaz et Fils a déposé le 29 octobre 2003 à la préfecture du Gard une demande de certificat d'immatriculation pour la voiture automobile Renault Clio précédemment immatriculée sous le numéro 3602 YF 13 en produisant un certificat d'expertise technique délivré le 16 octobre précédent par Edde attestant que ce véhicule a fait l'objet de la part de cette entreprise des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier expert, son confrère Sauret d'Hyères, que selon le rapport de ce dernier en date du 14 août 2003 la voiture Renault Clio, sinistrée le 19 juillet 2003 a été déclarée économiquement irréparable mais techniquement réparable, qu'elle a été cédée le 3 octobre par la SARL Service Auto Fifi Turin qui la tenait sans doute du propriétaire Ringuet (Florent) de Rousgnac via l'assureur, à Beaumont Contrôle Auto d'Allauch (Bouches-du-Rhône) qui a fait la déclaration d'achat le 3 octobre 2003 à la préfecture du Val-de-Marne et qui, sans y faire le moindre travail, l'a revendue le 14 octobre 2002 à la Société carrosserie Eliaz et Fils ;

Que, dès lors, il est peu vraisemblable que cette entreprise cantonnée dans les travaux de tôlerie et de peinture ait pu effectuer les réparations prévues par le premier expert qui en évaluait le montant à la somme de 11 890 Euro et qui consistaient notamment dans le remplacement du berceau, des bras de suspension, de la direction, du ventilateur et de ses accessoires, des silent, blocs moteur avant et arrière, de la boîte de vitesse, en deux jours sous la surveillance de Edde ;

Qu'il est encore plus invraisemblable que cet expert dont le rapport du 16 octobre ne mentionne aucune date de visite à Nîmes ait pu suivre depuis Camaret sur Aigues l'exécution de ces réparations dont il atteste, sans aucune hésitation, la conformité avec la liste de son confrère Sauret comportant plus de soixante opérations à effectuer ;

Considérant enfin que la voiture Peugeot 406, immatriculée 8220 WV 84, endommagée le 12 novembre 2002 a fait l'objet d'une première expertise par le cabinet Lubéron expertises à Pertuis qui l'a déclarée le 26 novembre 2002 économiquement irréparable mais techniquement réparable après avoir estimé le montant des réparations à 7 790 Euro dont 4 414 Euro pour le remplacement des pièces ;

Que le propriétaire Bencharef (Temine) domicilié à Orange (Vaucluse) ayant refusé la proposition de céder son véhicule à l'assureur (Groupama Sud d'Avignon), ce dernier informait le 12 décembre 2002 de cette décision le préfet du Vaucluse conformément à l'article L. 327-3 du code de la route afin qu'il soit procédé à l'inscription d'une opposition à tout transfert du certificat d'immatriculation jusqu'à ce que le propriétaire présente un second rapport d'expertise certifiant que la voiture a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité ;

Qu'à la date du 16 mars 2003, l'expert Méline d'Avignon avisait la préfet du refus qu'il avait opposé au propriétaire de la Peugeot 406 n° 8220 WV 84 de « réceptionner » ce véhicule remis en état par un réparateur non patenté et sans passage

au marbre au motif qu'il n'y avait pas eu d'examen préalable de sa part et que, devant son refus, le propriétaire qui circulait au volant du véhicule, avait déclaré qu'il ferait appel à un de ses confrères plus conciliant ;

Que le 12 mai suivant, Benoucharef s'est présenté aux mêmes services préfectoraux pour obtenir la levée de l'opposition au transfert de sa carte grise en produisant un rapport de conformité établi le 17 mars 2003 par Edde à la complaisance duquel il n'avait pas tardé à avoir recours ;

Que pour toutes observations sur les opérations que, contrairement aux prescriptions de l'article R. 327-4 du code de la route, il n'a pas rappelées dans son rapport, Edde prétend avoir vu le véhicule une première fois sur le marbre lors de son passage au garage Daumas à Roquemaure, à la demande du garagiste qui n'était pas en possession des documents afférents audit véhicule, une seconde fois alors que les réparations étaient terminées et que, sur la présentation du procès verbal du contrôle technique et du contrôle de géométrie ne révélant aucune anomalie, il avait établi son rapport de conformité ;

Que Edde se garde bien de préciser à quelle date il aurait reçu de Bencharef mandat de procéder à l'expertise refusée le 13 mars par son confrère Méline sur un véhicule réparé à la date du 2 mars 2003 ainsi que l'atteste la facture délivrée à Bencharef faisant seulement état de réparation sur marbre et d'un changement de l'aile arrière gauche pour un coup de 1 724 Euro nettement inférieur à l'évaluation des réparations plus complètes prévues par le cabinet Lubéron ;

Que, dès lors, il est établi que Edde n'a pas pu suivre l'exécution des réparations dont il certifie néanmoins qu'elles sont conformes à la liste annexée au rapport du premier expert ;

Considérant en définitive qu'il est constant que Edde a gravement manqué aux conditions d'exercice de l'activité d'expert en automobile, que ces manquements délibérés et réitérés doivent être sévèrement sanctionnés, en application de l'article R. 327-15 du code de la route ;

Par ces motifs, prononce à l'encontre de Edde (Michel) une suspension d'un an de l'activité d'expert en automobile.

Ainsi délibéré et décidée à la majorité des suffrages exprimés les jour, mois et an que dessus par la commission présidée par Dardel (Jean), et composée par Mmes Diabira (Marie-France), Blazy (Bernadette), Mary (France), MM. Nonin (François), Bully (Pierre), Benoist (Jacques), Gaggey (Alain), Gillet (Jean-Claude), Saulou (Paul-André), Pillon (Daniel), Jouannetaud (Roland), Mondrange (Hervé), Salvator (Jean), De Normandie (Jean-Louis), assistés de Mme Prud'Homme (Antoinette), secrétaire, en présence de M. Poulenat (Georges), rapporteur, qui n'ont pas pris part au vote.

*La secrétaire, A. Prud'Homme*

*Le président, J. Dardel*

Le président de la commission notifie à l'intéressé la décision ci-avant qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère chargé des transports, par lettre recommandée avec accusé de réception en application de l'article R. 327-19 du code de la route, en spécifiant que ladite décision peut faire l'objet d'un recours en excès de pouvoir devant la juridiction administrative compétente.

*La secrétaire, A. Prud'Homme*

*Le président, J. Dardel*