

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

**Décision du 31 janvier 2005
de la commission nationale des experts en automobile**
NOR : *EQU50510118S*

L'an deux mil cinq et le trente et un janvier,
La commission,
Siégeant à La Défense, au ministère chargé des transports,
Statuant en matière disciplinaire en application des articles L. 327-6, R. 327-15 et suivants du code de la route dans la cause concernant :

M. Catil (Philippe),

Inscrit sur la liste nationale des experts en automobile sous le numéro 000404 V.G.A pour exercer cette profession comme gérant de la société Auto-Phil-Expertise ayant son siège 10, rue Duviard à Lyon (Rhône), ledit Catil étant poursuivi d'office au vu des faits signalés le 11 mars 2004 par la préfecture de la Loire et le 30 juin 2004 par la préfecture du Rhône ;

Vu les lettres recommandées avec demande d'accusé de réception en date des 24 mars 2004, 9 juillet 2004, 1^{er} décembre 2004, et 15 décembre 2004, portant conformément à l'article R. 327-17 du code précité notification à Catil des griefs formulés à son encontre en ce qu'il a établi les 19 février 2004, 27 février 2004, 8 mars 2004, 15 mars 2004, 15 avril 2004 des rapports certifiant que les véhicules Renault Clio n° 1194 XE 30, Opel-Tigra n° 4691 WT 42, Peugeot 406 n° 6285 TE 24, Alfa Roméo n° P 299 MC, Renault 21 n° 8324 MJ 69, ont fait l'objet de réparations touchant à la sécurité et qu'ils sont en état de circuler dans les conditions normales de sécurité quoique ne répondant pas aux conditions exigées par les articles L. 327-1 à L. 327-3, R. 326-6 à R. 326-9 du code de la route, faits de nature à donner lieu à application d'une des sanctions énumérées à l'article R. 327-15 du même code, lesdites lettres recommandées l'avisant en outre 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 16 décembre 2004 pour la réunion de ce jour, étant précisé qu'aux termes de l'article R. 327-16 du code de la route les débats ne sont pas publics, sauf si l'expert en cause en fait la demande ;

Constatant la comparution de Catil assisté de M^e Patrick Sorel, avocat au barreau de Lyon, son conseil ;

Ouï en son rapport M. Georges Poulenat, administrateur civil hors classe, commis après accord du ministre dont il dépend ;

Ouï Philippe Catil ;

Ouï M^e Patrick Sorel ;

Les débats étant clos ;

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

Que, spécialement, il résulte des dispositions du chapitre 6 dudit code et notamment de la combinaison des articles L. 327-1 à 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, de son côté, transmet le certificat d'immatriculation et le premier rapport ;

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

Que, lorsque le propriétaire a refusé de céder le véhicule déclaré techniquement réparable à l'assureur, ce dernier doit en informer le représentant de l'Etat dans le département du lieu d'immatriculation qui procède pendant la durée nécessaire et jusqu'à ce que le propriétaire l'ait informé de l'exécution des réparations, à l'inscription d'une opposition à tout transfert du certificat d'immatriculation, laquelle inscription d'opposition ne peut être levée que si le propriétaire, qui a fait réparer son véhicule, par un professionnel de l'automobile, présente un second rapport d'expertise certifiant notamment que le véhicule 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 que, sollicité en sa qualité d'expert qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés, de procéder

à la seconde expertise des automobiles Renault Clio n° 1194 XE 30, Opel Tigrà n° 4691 WT 42, Peugeot 406 n° 6285 TE 24, Alfa Roméo n° P 299 MC, Renault 21 n° 8324 MJ 69, Catil a établi les 19 février 2004, 27 février 2004, 8 mars 2004, 15 mars 2004, 15 avril 2004, des rapports dans lesquels il certifie, après avoir « contrôlé dans les conditions décrites de la procédure applicable aux véhicules économiquement irréparables », que chacune des voitures a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le rapport initial et qu'elle est en état de circuler dans les conditions normales de sécurité, qu'elle n'a pas subi de transformation notable au sens du dernier alinéa de l'article R. 106 (R. 321-16 du code de la route) ni de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur la carte grise ;

Considérant qu'en l'état de ces indications les rapports ne satisfont pas aux prescriptions de l'article R. 327-4 du code de la route applicable à toutes les catégories d'expertises en automobile qui obligent l'expert à mentionner, outre ses conclusions, le rappel de ses opérations d'expertise ce qui implique dans le cas d'un contrôle de véhicule économiquement irréparable mais techniquement réparable, le suivi des réparations prévues par le premier rapport, ainsi que le rappel de l'indication des personnes présentes lors des visites et des documents communiqués par le propriétaire en l'occurrence le rapport et ses annexes établis par le premier expert ainsi que les factures justifiant de l'exécution des travaux et de la fourniture des pièces dont le devis prévisionnel a prévu le remplacement ;

Que toute omission ou toute inexactitude dans la rédaction dudit rapport, loin de constituer un manquement purement formel, est la marque d'une absence de conscience professionnelle dans l'exécution du contrôle que l'expert est tenu d'assurer sur les véhicules gravement accidentés en vertu de son habilitation conformément à l'article R. 327-8 du code de la route ;

Considérant qu'il appert des pièces produites et des déclarations recueillies que, dans les cas visés dans les poursuites, Catil a procédé à des opérations dites de seconde expertise sans être en possession des éléments essentiels à l'établissement des rapports dits de conformité ;

Qu'ainsi, en ce qui concerne la voiture Renault Clio n° 1194 XE 30, Catil prétend l'avoir vue les 17 novembre 2003, 24 novembre 2003, 19 février 2004 au siège de la carrosserie La Jomayère à Saint-Etienne en présence du réparateur Aurélien Vela en vertu d'un mandant donné par Gipe-Auto à Saint-Etienne, destinataire de son rapport du 19 février 2004, alors que cet acheteur professionnel ne pouvait être acquéreur de l'épave qu'à la date du 20 février 2004 ainsi que cela résulte du certificat de cession établi par la Macif Ile-de-France ;

Qu'en ce qui concerne la voiture Opel Tigrà n° 4691 WT 42, le certificat de conformité délivré le 27 février 2004 à Gipe-Auto, acquéreur depuis le 29 mai 2002, fait mention d'une première visite, avant réparation le 30 janvier 2003 au siège de la carrosserie Bruneton, 2, rue des Genêts à Saint-Etienne en présence lors de ces deux passages de Brkic Djanan, réparateur, alors que Thierry Bruneton déclare n'avoir jamais reçu cette voiture et ne pas connaître Brkic Djanan dont le nom apparaît seulement dans le certificat de cession du véhicule établi le 28 février 2004 par Gipe-Auto et la demande de réimmatriculation présentée deux jours plus tôt aux services préfectoraux de Saint-Etienne ;

Que, dans son rapport du 8 mars 2004 remis à Gipe-Auto son mandant, Catil déclare avoir vu le véhicule Peugeot 406 n° 6285 TE 24 une première fois le 20 mars 2003 au 55, de la rue Gambetta alors que Gipe-Auto n'est devenu acquéreur que le 29 mai suivant ;

Que les deux autres visites ont eu lieu le 9 février 2004 (pendant travaux), le 27 février 2004 (après travaux) au siège de la carrosserie Auto-Contact, rue du Colonel-Fabien à Saint-Etienne en présence du réparateur Jérôme Buchonnet qui, en ne répondant pas au courrier à lui adressé, n'a ni confirmé ni infirmé l'exécution des réparations ;

Que Catil n'en a pas moins établi le certificat de conformité daté du 8 mars 2004 au vu duquel Boussad Ghilas a présenté le lendemain une demande de réimmatriculation ;

Que l'expert en cause mentionne dans son rapport du 15 mars 2004 avoir vu les 8 avril 2003 avant travaux, 8 décembre 2003 pendant travaux, 15 mars 2004, après travaux au siège des Carrosseries nouvelles situé à Marcellin-en-Forez en présence du réparateur Ponchon, l'automobile Alfa Roméo n° P299 MC, ayant appartenu à Jean-Christophe Agosta, place du Palais à Monaco et déclarée véhicule économiquement irréparable par le cabinet d'expertises Franquet de Nice le 30 novembre 2001 ;

Que Ponchon a déclaré avoir acheté pour lui l'épave le 4 novembre 2003 à Pièces Auto Coram de la Roche-la-Molière qui la tenait depuis le 28 juillet 2003 de la société suisse accident, devenue propriétaire en vertu de la cession opérée par Agosta le 23 juin 2003, qu'après avoir effectué diverses réparations, il avait vendu la voiture à sa compagne Christine Maison qui s'est vu refuser la réimmatriculation par la préfecture de la Loire au motif que ce véhicule avait fait le 26 novembre 2001 l'objet d'une demande d'autorisation de destruction en Principauté de Monaco ;

Que l'automobile Renault R. 21 n° 8324 MJ 69 déclarée véhicule économiquement irréparable le 10 juin 1999 par le cabinet Teboul de Lyon, conservée par son propriétaire Said Bailich, demeurant à Villefranche-sur-Saône a été présentée le 5 avril 2004, en état apparent de marche au cabinet Catil qui, sans aucune hésitation, a délivré le 15 avril suivant le certificat de conformité, s'attirant aussitôt le rappel par le préfet du Rhône au respect des obligations des experts en automobile qui, en présence d'un véhicule déclaré économiquement irréparable mais techniquement réparable doivent établir la méthodologie des réparations, en assurer le suivi avant de certifier qu'elles ont été exécutées par un professionnel, l'inobservation en l'espèce de ces prescriptions faisant obstacle à la remise en circulation du véhicule ;

Que, dans sa réponse, Catil a fait valoir que son client, ignorant la procédure relative aux véhicules économiquement irréparables avait réparé sa voiture automobile sans suivi d'expert, Que pour « ne pas le pénaliser financièrement », il avait, au vu d'une facture correspondant au devis du rapport initial, des procès verbaux de contrôle technique et de contrôle de géométrie, rédigé son rapport en spécifiant avoir vu seulement le véhicule après travaux, qu'avisé du refus opposé par les

services préfectoraux, de lever l'opposition à tout transfert du certificat d'immatriculation, il avait repris son rapport et remboursé intégralement les honoraires perçus ;

Considérant encore qu'aucun des rapports critiqués ne fait mention des pièces qui auraient dû être produites lors des visites de véhicules, notamment les descriptions détaillées des réparations à effectuer selon les premiers experts dont le nom est seul rappelé par Catil ;

Que ce dernier se borne à certifier que chacune des voitures soumises à son contrôle a fait l'objet des réparations touchant à la sécurité prévues par le premier expert, sans faire état de la production, même postérieurement à la rédaction de ses rapports, de factures d'exécution des travaux ni des devis descriptifs suffisamment explicites pour attirer son attention sur l'importance et la gravité des dommages subis par les véhicules ;

Qu'ainsi, pour l'automobile Renault Clio n° 1194 XE 30, le cabinet Nîmes expertises n'énumérait pas moins de soixante-dix pièces à remplacer dont une armature, un berceau, le radiateur, les ceintures, le bouclier, les phares anti-brouillard, les ceintures de sécurité et leurs prétensionneurs, un longeron pour un montant global évalué à 11 147 Euro ;

Pour l'automobile Opel-Tigra n° 4691 WT 42 le cabinet Europe-expertises évaluait le coût du seul remplacement de boîtiers d'air-bag, du radiateur, du bouclier, de l'armature et de l'optique à 4 317 Euro ;

Pour l'automobile Peugeot 406 n° 6582 TD24 le cabinet Milhac expertises chiffrait à 6 835 le montant des réparations à effectuer comprenant un renfort de passage de roues, des longerons, le plancher, une portière, de suspensions et traverses de suspension, un bras de suspension, un moyeu de roue et un amortisseur ;

Pour l'automobile Alfa Roméo n° P 299 MC le cabinet d'expertise Franquet fixait le 30 novembre 2001 à 63 620 F (9 698 Euro) le coût des réparations portant sur des pièces aussi essentielles à la sécurité que des amortisseurs, arbre de transmission, crémaillère de direction, moyeu, fusée, barre de torsion, composants de système anti-blocage ;

Pour l'automobile Renault R. 21 n° 8324 MJ 69 expertisée par le cabinet Teboul le 10 juin 1999, censée avoir été réparée par son propriétaire Bailiche qui a produit une facture datée du 1^{er} octobre 1999 pour main d'œuvre et peinture d'un montant de 10 709 F, les dommages impliquaient le remplacement du capot avant, du pavillon, du pare-brise, des ailes avant-droit et avant gauche, arrière-droit et arrière gauche ; des portes avant-droit, arrière-droit et arrière gauche ;

Considérant qu'il est nettement établi que Catil n'a pas procédé au suivi de l'exécution des réparations prévues par les premiers experts quand il n'a pas assuré faussement qu'elles avaient été effectuées par des réparateurs qui ne l'ont pas confirmé ou qui l'ont dénié ;

Qu'il est patent qu'il n'a effectué que des contrôles superficiels voire fictifs, qu'il a gravement manqué et de façon répétée aux obligations qu'il tient de l'article R. 326-8 du code de la route, qu'il a failli à la mission d'intérêt public dont il est investi à raison de son habilitation d'expert qualifié pour le contrôle des véhicules gravement accidentés ;

Que ces carences l'ont conduit à certifier faussement que des véhicules ont fait l'objet de réparations touchant à la sécurité et qu'ils sont en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, faux certificats de conformité susceptibles de permettre, sans la vigilance des services préfectoraux, la remise en circulation et la réimmatriculation de véhicules non réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route, et en outre, susceptibles de constituer un grave danger pour la circulation publique ;

Que, loin de faire amende honorable, Catil a, tant devant le rapporteur que lors des débats, affiché avec véhémence, son mépris des règles dont l'inobservation lui était reprochée, affirmant que sa longue pratique professionnelle le dispensait de s'y plier, qu'il s'arrogeait le droit de déterminer seul l'étendue des travaux à exécuter et d'en suivre l'exécution sans tenir compte des conclusions des premiers experts, que rien ne l'obligeait à établir une méthodologie en présence du réparateur, à établir un procès verbal lors de chaque visite, qu'il n'avait pas à se préoccuper de l'identification du propriétaire sauf lorsque celui-ci n'avait pas recours à un professionnel, qu'il n'avait pas à vérifier les factures justifiant la fourniture des pièces ni l'origine ou la traçabilité de ces dernières ;

Que Catil dont les déclarations ne laissent présager aucun changement de comportement, se targue de procéder à plus de huit cents expertises de ce genre par an, avoue ainsi une grande partie de ses ressources de l'exercice d'une activité dépourvue de toute probité professionnelle, s'est exposé à une mesure de suspension d'une durée justement proportionnée à la gravité des fautes commises portant préjudice à la politique de sécurité routière poursuivie par les pouvoirs publics,

Par ces motifs,

Vu l'article R. 327-15 du code de la route,

Prononce à l'encontre de Philippe Catil une suspension de l'exercice de son activité professionnelle d'expert en automobile pour une durée de trois années,

Ainsi délibéré et prononcé le jour, mois, an que dessus à la majorité des suffrages exprimés par la commission présidée par Jean Dardel, composée Marie-france Diabira, François Nonin, Bernadette Blazy, France Marie, Pierre Builly, Jacques Benoist, Luc Biotteau, Paul-André Saulou, Roland Jouannetaud, Nicole Spiquel, Daniel Muller, Hervé Mondange, Jean-Louis de Normandie, Jean Salvator membres, assistés de Mme Antoinette Prud'homme, secrétaire, en présence de M. Georges Poulénat, rapporteur qui n'ont pas pris part au vote.

Président,
J. Dardel

Secrétaire,
A. Prud'homme

Le président de la commission notifie à l'intéressé la décision ci-dessus 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.

Président,
J. Dardel

Secrétaire,
A. Prud'homme