

## EXPERTISE AUTOMOBILE

# L'évaluation du sinistre automobile se conjugue avec la sécurité routière

La sphère d'intervention de l'expertise automobile intègre la sécurité à laquelle le véhicule doit prétendre pour pouvoir circuler. Mais, les missions de l'expert par leur définition réglementaire ont un cadre restrictif, sur lequel il convient de s'interroger.



**Lionel Namin**,  
secrétaire général,  
Alliance nationale  
des experts  
en automobile



**Philippe Ravayrol**,  
avocat à la cour  
d'appel de Paris

**L**e code de la route a confié aux experts en automobile une mission de sécurité routière à double niveau : d'une part, une mission générale d'information, en dehors de tout accident de la circulation, qui s'apparente à une mission de prévention (C. route, art. R. 326-2) ; d'autre part, une mission de suivi et de réception des réparations effectuées sur les

seuls véhicules qui auront été qualifiés de « véhicules gravement endommagés » - VGE - (C. route, art. L. 327-5).

Cette procédure VGE a démarré le 1<sup>er</sup> juin 2009, peu de temps après la mise en place effective du nouveau système d'immatriculation des véhicules, dit SIV [*système d'immatriculation des véhicules - NDLR*]. Le SIV est un traitement automatisé de données ; mis en œuvre par le ministère de l'Intérieur, il gère les autorisations administratives de circuler pour les véhicules à moteur. Aussi, l'information sur tous les cas de véhicules gravement endommagés est transmise au SIV en principe de manière électronique, par des connexions sécurisées. Pour ce faire, les experts en automobile sont devenus des tiers autorisés à accéder au SIV, dans la limite de leurs attributions (Cnil déc. n° 2008-001 du 10 janv. 2008).

Le chapitre VII du code de la route relatif aux véhicules endommagés (C. route, art. L. 327-4 et L. 327-5) constitue le support de la mission

légale de l'expert. À la suite d'un accident de la circulation, un véhicule peut être affecté de dommages consécutifs suffisamment graves pour rendre en l'état celui-ci dangereux pour les autres usagers, s'il est maintenu en circulation. Le législateur a donc souhaité écarter tous les véhicules gravement endommagés pour lesquels les réparations n'auront pas été effectuées, par inconscience ou impécuniosité de leurs propriétaires, et surtout rendre celles-ci effectives lorsqu'elles auront été prescrites. À cette fin, informé qu'un véhicule est gravement endommagé, le ministère de l'Intérieur notifie au propriétaire une interdiction momentanée de circuler assortie d'une inscription d'opposition au transfert du certificat d'immatriculation (C. route, art. L. 327-5). La remise en circulation du véhicule ne peut dès lors plus s'effectuer qu'au vu d'un rapport établi par un expert en automobile, certifiant que celui-ci est en état de circuler « *dans des conditions normales de sécurité* » (C. route, art. L. 327-5). De nombreux textes ■■■

■■■ sont venus préciser les modalités d'application de ce dispositif : C. route R. 327-1 à R. 327-5 (décret n°2009-397 du 10 avril 2009 ; arr. 29 avr. 2009, JO 14 mai ; Circ. 28 mai, BOMEDD, n°2009/11, 25 juin 2009).

## ■ Parfaire l'étendue de l'intervention de l'expert

Le champ d'application appelle certaines précisions pour tenir compte du fait que ni la loi ni le règlement n'imposent le recours à l'expertise à la suite d'un accident de la circulation. En pratique, on constate que ce recours, à la demande des assureurs automobile, est néanmoins fréquent. Sa mission essentielle consiste alors à déterminer l'origine du dommage subi par le véhicule, à rechercher son imputabilité et à chiffrer le montant des réparations. Notons toutefois que l'expert n'a jamais pour mission de définir lui-même les responsabilités susceptibles d'être encourues. Il est énoncé d'ailleurs, aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, que « lorsque dans le cadre de sa mission relevant des activités définies par l'article L. 326-4 du CR,

## Le SIV est un traitement automatisé de données ; mis en œuvre par le ministère de l'Intérieur, il gère les autorisations administratives de circuler pour les véhicules à moteur.

*l'expert [...] constate l'une au moins des déficiences définies par l'annexe 2 [...] il effectue une déclaration au ministre de l'Intérieur [...]*. Toutes les déficiences découvertes par l'expert au cours de son examen du véhicule doivent-elles faire l'objet d'une information au ministère de l'Intérieur ? Si l'on parle de la déficience qui permet d'établir que le véhicule endommagé ne peut circuler dans des conditions normales de sécurité au sens de l'annexe 2, II de l'arrêté du 29 avril 2009, la réponse est non. En premier lieu, la déficience visée réglementairement doit être imputable à un accident de la circulation, lequel désigne un événement imprévu et soudain qui entraîne des dommages. En effet, l'article 3 de

l'arrêté prévoit que le véhicule est « accidenté » et la circulaire du 29 mai 2009 précise que « ... la dangerosité, telle que définie à l'annexe 2 de l'arrêté [...] est consécutive à un accident de la circulation ». Elle se poursuit en mentionnant que la procédure VGE ne concerne pas les sinistres ayant d'autres origines : événement climatique, catastrophe naturelle, catastrophe technologique, attentat, émeute, vandalisme, incendie non consécutif à un accident de la circulation (Circ., 28 mai, BOMEDD, n°2009/11, 25 juin 2009).

Dès lors, la question qui se pose est celle du lien à faire, ou à ne pas faire, entre la déficience imputable à un accident de la circulation et la mission d'expertise reçue.

Pour répondre qu'il n'y a pas de lien à faire, on pourrait être tenté de s'appuyer sur l'obligation de l'expert de rechercher la dangerosité éventuelle du véhicule, en procédant à son examen visuel global, au titre de son obligation générale de découverte et d'information (C. route, art. R. 326-2).

Sauf qu'au titre de cette obligation l'expert est strictement tenu de n'in-



### Précis d'évaluation du dommage corporel

Hélène Béjui-Hugues et Isabelle Bessières-Roques

- Retrouvez les principes de droit nécessaires aux médecins-conseils.
- La pratique de l'expertise est analysée avec pragmatisme par des professionnels.
- L'ABC des termes médicaux aide les juristes à décrypter et comprendre le rapport d'expertise.

Septembre 2013 - 5<sup>e</sup> édition  
432 pages  
Prix : 69 € TTC

**L'ARGUS** EDITIONS  
de l'assurance

Retrouvez ce produit sur  
l'onglet VEILLE JURIDIQUE de  
[largsdelassurance.com](http://largsdelassurance.com)

Pour en savoir plus,  
contactez-nous par e-mail :  
[catalogue@infopro-digital.com](mailto:catalogue@infopro-digital.com)

## Les 4 critères de la dangerosité

**1. Déformation importante de la carrosserie** comprise entre les zones d'ancrage des éléments de liaison au sol : longerons, plancher, passages de roue, châssis, traverses.

**2. Déformation importante de la direction** : colonne, crémaillère ou boîtier, biellettes et timonerie.

**3. Déformation importante des éléments de liaisons au sol** : berceau, les éléments de suspension, essieux et jantes.

**4. Dysfonctionnements (y compris mauvaise fixation) des éléments de sécurité des personnes** : ceintures, coussins gonflables, prétensionneurs, et boîtiers de commande.

[Quand l'ordre de réparation (OR) est déjà signé par le propriétaire au moment où l'expert examine le véhicule endommagé, une adaptation de la règle est prévue. Cela pour tenir compte que l'exécution par le réparateur de ce contrat (OR) suppose que le véhicule endommagé confié, objet de la prestation,

demeure immobilisé le temps des travaux. Dans cette hypothèse, il est admis que l'expert puisse sursoir au déclenchement si une seule pièce composant le train roulant est défectueuse. La réparation doit alors se faire dans la journée et, à l'issue des travaux, un contrôle de la géométrie doit être effectué. Si le résultat de contrôle est négatif, l'expert enregistre la dangerosité du véhicule dans la SIV (Lettre de cadrage du 14 novembre 2014 de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières.]

former que le propriétaire des déficiences découvertes qui engagent la sécurité de son véhicule. Si on devait se servir de ce fondement pour informer également le ministère de l'Intérieur, on viendrait ajouter au texte de l'article R. 326-2 un complément qu'il ne contient pas.

Aussi faut-il se résoudre à considérer que la référence au lien contractuel privé, entre l'expert et la société d'assurance qui le charge des travaux d'expertise, s'impose en droit comme une seconde limite, car expertiser un véhicule accidenté ne procède pas d'une fonction régaliennne qui se présenterait comme un pouvoir général en matière de sécurité routière confié à l'expert. À cet égard, il faut observer que le pouvoir de l'expert de signaler la dangerosité du véhicule à l'autorité administrative compétente trouve son fondement dans le cadre d'une expertise privée (telle que délimitée par un donneur d'ordre) plutôt qu'une expertise légale. C'est tellement vrai que le législateur a anticipé la difficulté qui aurait pu survenir du fait que l'expert est tenu de révéler à l'autorité administrative compétente une information acquise par et pour l'exercice d'une de ses missions privées. Aussi a-t-il pris le soin de préciser que le pouvoir de l'expert d'informer l'autorité administrative compétente

s'exerçait sans que l'on puisse lui opposer le secret professionnel (C. route, art. L. 327-5).

Le rôle de l'expert dans l'initiation de la procédure VGE est donc doublement limité à un véhicule endommagé après un accident de la circulation et à une mission d'expertise ayant précisément pour objet la détermination des dommages consécutifs audit accident.

La première limitation trouve son fondement dans l'arrêt du 29 avril 2009 qui restreint le pouvoir d'informer de l'expert à un véhicule accidenté ; c'est la lecture qu'en donne la circulaire du 28 mai 2009 « *le dispositif est mis en œuvre par l'expert... lorsque la dangerosité est consécutive à un accident de la circulation* ». La circulaire en déduit, et s'en tient là, que le dispositif ne concerne donc pas divers autres événements d'ordre climatique, volontaires etc.

La seconde se déduit du lien originnaire entre l'expert et son client (une société d'assurance, un particulier...) qui fixe le cadre de son intervention, et par conséquent celui de son action autoritaire telle que définie par l'article L. 327-5 du code de la route.

En tout état de cause, si la déficience rendant le véhicule dangereux, relevée par l'expert, n'entre pas dans les prévisions de l'article L. 327-5 du code

de la route, l'expert devra s'acquitter de son obligation d'information sur la dangerosité prévue par l'article R. 326-2 du code de la route.

De même pour les déficiences du véhicule que l'expert pourrait découvrir une fois les travaux de réparation réellement commencés, car il doit constater la déficience à l'occasion de l'examen initial du véhicule effectué « *sur dommages apparents sans démontage* » (annexe 2, I, arr. du 29 avril 2009).

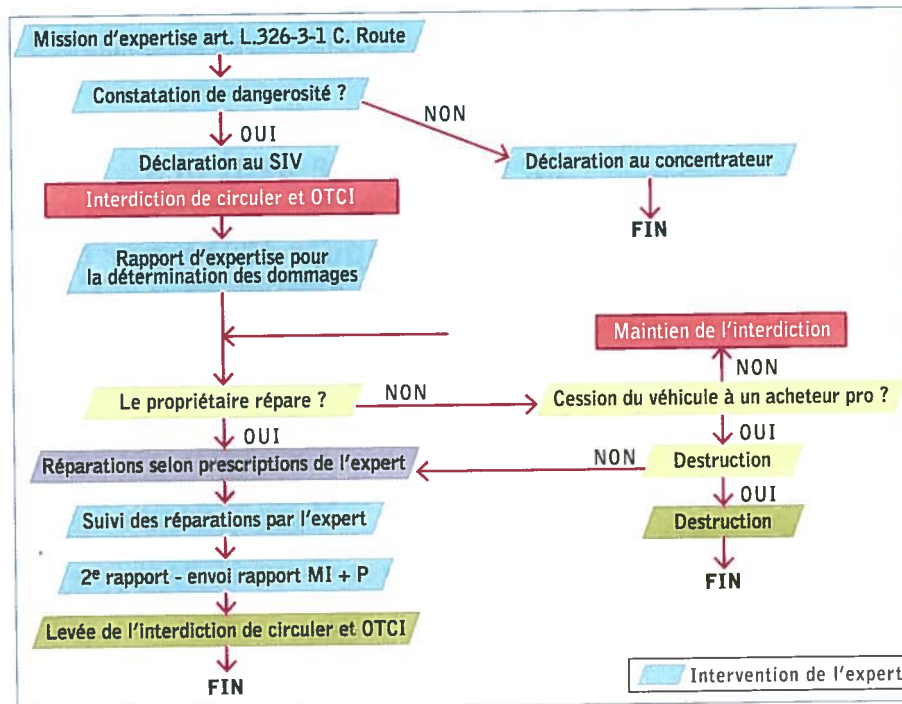
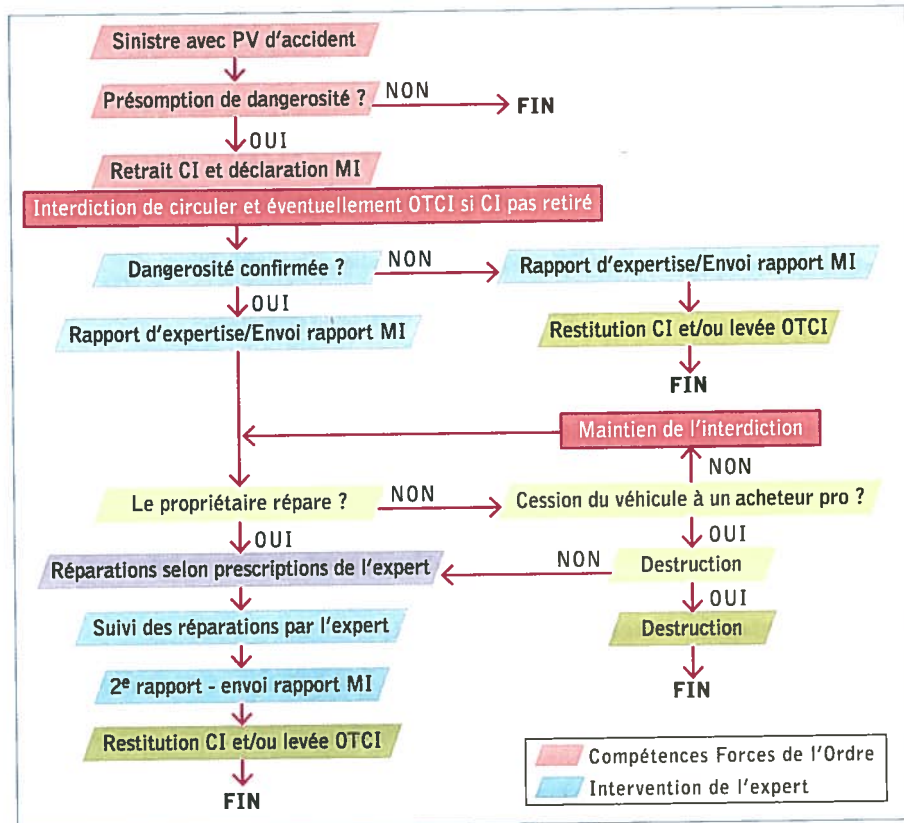
Lorsque le véhicule est dangereux dans les conditions de l'article L. 327-5

**La remise en circulation du véhicule ne peut dès lors plus s'effectuer qu'au vu d'un rapport établi par un expert en automobile, certifiant que celui-ci est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.**

du code de la route, l'expert effectue sa déclaration au SIV, dans laquelle il précise si le véhicule est techniquement réparable ou non selon les critères définis à l'annexe 1 de l'arrêt du 29 avril 2009 (préc). Parallelement, l'expert doit informer ■■■

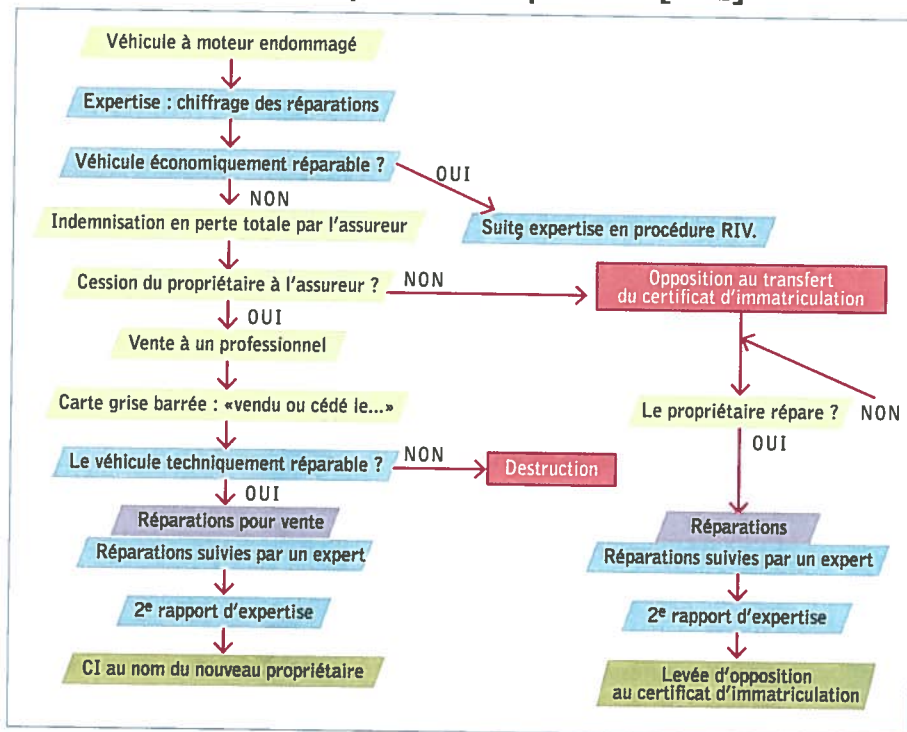
## LE TRAITEMENT JURIDIQUE DES VÉHICULES MIS EN ÉPAVE

**Les véhicules endommagés - procédure VGE-FO**  
[véhicule gravement endommagé, procédure initiée par les forces de l'ordre]



**Les véhicules endommagés - procédure VGE-EA**  
[véhicule gravement endommagé, procédure initiée par l'expert en automobile]

## Les véhicules économiquement irréparables [VEI]



■ ■ ■ le propriétaire qu'il qualifie son véhicule de dangereux, des conséquences légales qui en découlent et qu'il prévient de ce fait l'autorité administrative compétente. Pour ne pas l'avoir fait, l'expert a engagé sa responsabilité dans une espèce où l'administration n'a pas été en mesure d'aviser le titulaire du certificat d'immatriculation, lequel a été empêché de céder son véhicule réparé plusieurs mois après (TI Rennes, 14 oct. 2013, RG n°11-12-000374).

L'information de l'expert est enregistrée dans le SIV : le ministre de l'Intérieur notifie au titulaire du certificat d'immatriculation que le véhicule VGE n'est plus autorisé à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publiques et qu'une opposition au transfert d'immatriculation est inscrite (C. route, art.

R. 327-3 I). Le fait de refuser de se soumettre à cette injonction est puni d'une amende forfaitaire de 135 € (C. route, art. R. 327-5).

La décision administrative d'interdiction de circuler peut faire l'objet, dans le délai de deux mois suivant sa notification, d'un recours administratif auprès du ministère de l'Intérieur (aménagé par l'arrêté du 29 avril 2009, art. 11) ou d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif du lieu de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

### ■ La main sur la remise en circulation

En cas de réparation du véhicule déclaré VGE, la loi impose que sa remise en état soit contrôlée par un expert en automobile justifiant de la

qualification prévue à l'article R. 326-17 du code de la route.

C'est une mission d'expertise réglementée qui impose à l'expert en automobile, à l'issue de plusieurs étapes de suivi des réparations, de s'assurer que le véhicule endommagé peut « circuler dans des conditions normales de sécurité; que le véhicule n'a pas subi de transformation notable au sens de l'article R. 321-16 du code de la route, ni transformation susceptible de modifier les caractéristiques sur le certificat d'immatriculation » (C. route, art. R. 327-3, III). C'est à cette condition que la procédure subordonne la remise en circulation du véhicule et la levée de l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation (OTCI).

À cette occasion, l'expert engage lourdement sa responsabilité personnelle puisqu'il va se prononcer sur la sécurité globale du véhicule une fois réparé. On notera qu'il atteste qu'un véhicule endommagé, au sens de l'article L. 327-5 du code de la route, admis à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique par le biais de sa réception initiale continue, après un accident et une fois réparé, à remplir les conditions pour lesquelles l'autorisation administrative a été accordée (C. route, art. R. 327-3).

Concrètement, une fois missionné par le propriétaire du véhicule, l'expert intervient à toutes les étapes de la réparation : avant travaux, en cours et après réparation. L'expert inscrit ses opérations dans une véritable démarche méthodologique déterminée dans l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 (préc.), laquelle ne constitue qu'un minimum obligatoire : des visites supplémentaires peuvent s'avérer nécessaires en fonction de l'état du véhicule. Après les travaux, l'expert vérifie leur conformité à son estimation initiale descriptive et chiffrée. Il procède, à cette occasion, aux contrôles de la sécurité passive et dynamique du véhi- ■ ■ ■

## L'expert doit informer le propriétaire qu'il qualifie son véhicule de dangereux, des conséquences légales qui en découlent et qu'il prévient de ce fait l'autorité administrative compétente.

■ ■ ■ cule incluant, dans ce dernier cas, l'examen du relevé des mesures de contrôle (ripage, suspension, freinage) prescrites préalablement. Au final, cette action de l'expert constitue une sorte de réception des travaux, effectuée sur le véhicule, liés à la sécurité constatant leur achèvement, leur bonne exécution et leur conformité à l'ordre de réparation. Dès lors, à notre sens, si le garagiste n'est pas chargé par son propriétaire de remettre en état certains éléments du véhicule sans incidence sur la sécurité, l'expert peut délivrer la conformité sans attendre que ces travaux soient effectués. Car, pour la loi, seuls des travaux de sécurité doivent être effectués, suivis et contrôlés par l'expert en automobile (Arr. 29 avr. 2009, art. 8, *JO* 14 mai).

Toutefois, de façon à éviter toute ambiguïté sur la portée de la mission de l'expert dans ce cas, il appartient alors à ce dernier de préciser dans sa lettre de mission que la conformité qu'il réceptionne se limite aux seuls travaux commandés et réalisés par le réparateur.

Comme pour la réception de l'article 1792-6 du code civil, cet acte met fin au rapport contractuel entre le propriétaire du véhicule et le réparateur automobile en ce qui concerne la réalisation de l'ouvrage: les travaux sur le véhicule. En principe, c'est le propriétaire qui déclare accepter les travaux avec ou sans réserves, mais pour cette mission il doit se faire assister. La signature d'un mandat spécifique sera alors nécessaire et obliga-

toire pour la remise en circulation d'un véhicule gravement endommagé. C'est à juste titre que les juges appelés à trancher la responsabilité de l'expert intervenu dans ce cadre ont retenu que l'expert agissait en qualité de mandataire (TGI, 31 oct. 2013, 1<sup>re</sup> ch., civ., n° 12/01195). Un mot sur les effets de cette réception, il interdit par la suite au propriétaire d'invoquer vis-à-vis de son réparateur des désordres apparents causés au véhicule ou des désordres causés aux tiers, dont il est alors réputé avoir renoncé à demander la réparation. Un recours contre l'expert sera toujours possible.

### ■ Mission de prévention générale

L'expert en automobile doit informer sans délai le propriétaire d'un véhicule des déficiences découvertes sur celui-ci au cours de l'accomplissement de sa mission et qui sont susceptibles de mettre en danger la vie de toute personne (C. route, art. R. 326-2). Cette mission réglementaire de prévention de l'expert ne semble pas nécessairement se cumuler avec sa mission légale (C. route, art. L. 327-5) dès lors que toute déficience de nature à mettre en danger la vie d'autrui peut parfois être sans lien avec « l'état » d'un véhicule, qui peut être très bon au demeurant. Ainsi en sera-t-il du véhicule neuf aux pneus manifestement sous-gonflés, qui oblige l'expert à en informer son propriétaire sans qu'il s'agisse pour autant d'un véhicule gravement endommagé. La déficience évoquée à l'article R. 326-2 du code de la route doit ainsi être distinguée de l'état du véhicule visé à l'article L. 327-5 en ce sens que la première induit simplement une ou plusieurs imperfections du véhicule tandis que le second implique sa généralisation à l'ensemble de celui-ci. Toutefois, en dehors de l'examen visuel global ne nécessitant aucune intervention particulière,

cette obligation d'information du propriétaire du véhicule par l'expert ne porte que sur les seuls organes directement concernés par sa mission. En effet, le pouvoir réglementaire n'a pas entendu exiger ici une certification de la sécurité complète du véhicule par l'expert à l'occasion de son intervention.

À ce propos, on rapportera une décision qui va dans ce sens: l'expert ne peut être tenu responsable de la défaillance d'un organe de sécurité (les freins, en l'espèce) si le supposé manquement à son obligation de conseil ne relève pas d'une erreur d'appréciation des mesures propres à réparer le dommage et qu'il ne peut se convaincre sans une intervention matérielle qu'il n'est pas habilité à faire dans le cadre particulier de sa mission avec la compagnie d'assurance (TGI Bourgoin-Jallieu, 3 mars 2005, RG n° no 02/00577). L'expert ne sera en mesure de satisfaire son obligation d'information que s'il est à même de rapporter la preuve qu'il a complètement informé le propriétaire du véhicule de la déficience découverte, par analogie à une jurisprudence constante applicable à tous les professionnels, prestataires de services. Ainsi en est-il, par exemple, pour le médecin (Civ. 1<sup>re</sup>, 25 févr. 1997, Bull. civ. I, n° 75) ou l'avocat (Civ. 1<sup>re</sup>, 29 avr. 1997, Bull. civ. I, n° 132). La preuve écrite par télécopie ou lettre recommandée avec accusé de réception sera fortement conseillée à l'expert en pareille hypothèse s'il entend justifier de l'accomplissement de son obligation. Dernièrement, il a été jugé qu'il n'y a pas d'abus pour l'expert à révéler au propriétaire du véhicule expertisé un défaut de conformité revêtant un caractère de dangerosité: en l'espèce le véhicule présentait une double anomalie, taille des pneumatiques et surbaissement (CA Nancy, 30 août 2010, JA avril 2011, p. 30, obs. L. Namin). ■