



**Les
Essentiels** **Métiers**

Guide de l'expertise automobile

Lionel Namin

2^e édition



L'ARGUS
de l'assurance
ÉDITIONS

Sommaire

Introduction	5
1. Les activités de l'expert en automobile	9
L'action d'évaluation.....	9
L'action de prévention des risques automobiles.....	14
L'action d'assistance.....	16
2. L'organisation de la profession	23
La qualité d'expert en automobile.....	23
La liste des experts en automobile.....	30
Les activités réservées.....	34
Les incompatibilités.....	37
Le contrôle de la profession.....	40
Le contrôle externe de la profession.....	45
3. Les règles d'exercice	47
Qualités individuelles.....	48
Indépendance.....	50
Le respect du contradictoire.....	55
La protection des personnes et des biens.....	58
4. Les facteurs techniques associés à l'évaluation des dommages	61
Les constatations.....	61
L'analyse des dommages au véhicule.....	63
Évaluation de la valeur des réparations.....	66
Évaluation des préjudices annexes.....	73
Estimation de la valeur du véhicule.....	76
5. Les facteurs de sécurité routière associés à l'évaluation des dommages	81
La présentation de la procédure VGE.....	82
Le traitement des pertes totales.....	90
6. Les facteurs juridiques associés à l'évaluation des dommages	99
Expertise sans tiers impliqué.....	99
Expertise en présence d'un tiers impliqué.....	107
7. Les responsabilités de l'expert en automobile	111
La responsabilité civile (RC).....	111
La responsabilité pénale.....	118
Sanctions disciplinaires.....	124
Index alphabétique	129

Les facteurs juridiques associés à l'évaluation des dommages

1. Expertise sans tiers impliqué

1.1 Fondement de l'expertise

L'évaluation du dommage garanti par l'assureur automobile est souvent confiée à un expert en automobile. Cette expertise est alors réalisée dans le cadre de la procédure et des principes relatifs à l'estimation des dommages en vue de la détermination de l'indemnité, tel que prévue par la police d'assurance (C. assur., art. R. 112-1). Les dommages sont en principe fixés de gré à gré entre l'assureur et le souscripteur du contrat, ce qui suppose une évaluation du dommage subi. Pour ce faire, l'assureur peut procéder simplement avec les éléments fournis par son assuré (facture ou devis), mais aussi à partir de ressources documentaires à sa disposition (catalogue de vente), ou encore par application de barèmes, de référentiels de valeurs. Mais il peut aussi vouloir faire évaluer les dommages du véhicule assuré avec l'intervention, dans ce cas, d'une personne ayant la capacité juridique de les apprécier : l'expert en automobile (C. route, art. L. 326-4, 1^o). Cette approche, qui fait intervenir ce professionnel, est parfois expressément prévue, au stade du gré à gré, par les conditions générales du contrat d'assurance. Le règlement amiable du sinistre oblige alors l'assuré à accepter de confier à l'expert en automobile, désigné par son assureur, l'évaluation technique de son propre dommage. Il a même été jugé que la violation de cette clause, par l'assuré, peut être sanctionnée par la perte de son droit à indemnisation : en l'espèce la démolition du véhicule avait empêché l'assureur de faire évaluer les dommages (Civ. 2^e, 29 mars 2006, n^o 04-19.867).

On observera aussi que la désignation d'un expert en automobile n'est pas sans conséquence sur le jeu de la garantie puisqu'elle interrompt la prescription et peut, dans certaines circonstances, valoir renoncement de l'assureur à se prévaloir qu'une exception de garantie.

► Interruption de la prescription biennale

Selon l'article L. 114-2 du Code des assurances « la prescription est interrompue (...) par la désignation d'experts à la suite d'un sinistre ». La question de la désignation de l'expert en automobile est, à cet égard, essentielle puisqu'elle a pour effet d'interrompre le délai de prescription.

Peu importe que cette désignation soit faite à l'amiable, du moment que l'expert intervient dans un cadre contradictoire avec l'assuré. Dans la mesure où l'expert en automobile est tenu de respecter et faire respecter le principe de la contradiction, le respect de cette condition ne sera pas à rechercher dans l'intention des parties au contrat d'assurance. C'est l'acte de nomination de l'expert qui fixe la date exacte à partir de laquelle un nouveau délai de deux ans se décompte. Car, l'interruption de la prescription biennale est acquise dès la désignation d'un expert à la suite d'un sinistre et ne court pas aussi longtemps que dure les opérations d'expertise (Civ. 1^{re}, 19 mai 1999, n° 97-10.278).

Il appartient à l'assureur d'informer explicitement l'expert que sa mission est terminée. Sinon, le dépôt d'un rapport de carence ne met pas automatiquement fin à la mission de l'expert qui peut donc la reprendre dès lors que l'assuré a transmis les documents demandés (Civ. 1^{re}, 13 juin 1995, RGAT 1995, p. 57).

► Renoncement aux exceptions de garantie

La participation d'un expert en automobile à des opérations d'expertise constitue un engagement de garantie de la part de l'assureur. Le rôle de l'expert en automobile, dans l'application des garanties, souvent déterminant par ses explications relatives aux causes, origines et circonstances du sinistre, incite l'assureur à émettre des réserves sur la garantie lorsqu'il intervient. Ce qui permet à l'assureur, une fois documenté, de se prononcer sur l'acquisition de la garantie et éventuellement d'opposer une exclusion ou une cause de non-assurance. En l'absence de réserves expresses, le déroulement de l'expertise implique donc l'acceptation par l'assureur de garantir le sinistre (Civ. 1^{re}, 7 juill. 1969, Bull. civ. I, n° 263).

Mais, parfois les circonstances commandent de dépêcher rapidement un expert sur les lieux du sinistre (pour prendre des mesures conservatoires,

par exemple). La jurisprudence a donc assoupli sa position. Il ne saurait se déduire du seul fait qu'un technicien, désigné par l'assureur, a assisté aux côtés de l'assuré aux opérations d'expertise aux cours desquelles il n'a émis aucune réserve, que ledit assureur a entendu renoncer à se prévaloir des stipulations de son contrat (Civ. 1^{re}, 10 janv. 1995, n° 93-10.602, n° 86 : pour une limitation de garantie, CA Limoges, ch. civ., 1^{re} sect., 4 févr. 1999 M. Rongier c/ M. Malonie : pour une renonciation aux déchéances ou exceptions de garantie).

► La portée de l'expertise

Le rapport d'expertise amiable, même non contradictoire, peut valoir à titre de preuve dès lors qu'il est soumis à la libre discussion des parties. Sa portée probatoire est toutefois limitée : le juge ne peut se fonder exclusivement sur l'expertise réalisée à la demande d'une parties pour motiver sa décision (Cass. mixte, 28 sept. 2012, n° 11-18.710).

1.2 Rôle de l'expertise dans le règlement de gré à gré

Dans un sinistre matériel de dommages au véhicule (tous accidents, tierce collision, incendie, explosion, bris de glace, vol, tempête, ouragan, cyclone, catastrophe naturelle), si au titre de sa gestion l'assureur fait intervenir un expert en automobile, il lui demande d'établir l'origine du sinistre (choc en circulation, contre un corps fixe, un animal, vandalisme etc.) et d'évaluer les dommages subis.

Le rôle de l'expert en automobile dans ces sinistres est déterminant pour l'application de la garantie contractuelle. En établissant l'origine réelle du sinistre, il permet à l'assureur de se prononcer sur l'acquisition de la garantie et éventuellement d'opposer une exception de non garantie (exclusion, déchéance). L'expert en automobile en profite aussi pour opérer divers contrôles servant à débusquer la fraude.

En assurance automobile, la fraude concerne principalement les événements suivants : vol, accident et incendie. Dès que ses opérations lui permettent de détecter d'importantes anomalies, l'expert en automobile veille à prendre des mesures conservatoires afin de figer la situation. Un soin particulier doit être apporté à la prise de photos, au stockage de l'épave en cas de véhicule incendié, au respect du contradictoire, ou encore au relevé de certaines informations (kilométrage du véhicule, identification du véhicule).

Dans le cadre de l'expertise, les photos constituent les seules preuves mises à la disposition de l'enquêteur d'assurance. Dès lors, une méthodologie doit être appliquée afin que ces dernières soient utilisables : des vues générales

du véhicule sous les quatre angles doivent être prises en dehors des prises de vue des points de dommages, objets de l'expertise.

Face à un cas de fraude, l'expert en automobile se doit de requalifier l'origine du sinistre, par exemple choc contre un corps fixe alors que l'assuré a déclaré un choc en stationnement. Il en informe son client assureur, qui prendra en charge le traitement du dossier, parfois par le biais d'une procédure spécifique (telle que recommandée par l'Agence pour la Lutte contre la Fraude à l'Assurance -ALFA-).

Dans les trois domaines de fraude les plus courants en assurance automobile : vol, accident, incendie ; le rapport intitulé « La détection de la fraude au cours de la gestion de sinistres automobiles » élaboré en 2009 au sein de son groupe de liaison « experts en automobile/assureurs » l'ALFA, recense la liste des indices de fraude en correspondance avec les différents éléments objet de la mission d'expertise. À toutes fins utiles, il est rappelé que chacun de ces indices, pris isolément, ne peut être interprétés comme constituant une preuve de fraude.

L'expert en automobile procède également à l'évaluation des dommages (V. supra) mais il doit aussi fixer les dommages de gré à gré. Pour ce faire, lorsqu'il se rend dans l'atelier où est déposé le véhicule sinistré, il va ouvrir une discussion amiable avec le réparateur présent. Ce dernier, librement choisi par l'assuré propriétaire du véhicule (C. assur., L. 211-5-1), agit alors comme son représentant qualifié toutes les fois où il a reçu de sa part un ordre de réparation.

Dans le cadre de la discussion qui s'engage avec le réparateur, l'expert en automobile applique les principes d'indépendance, d'impartialité et du contradictoire. L'expert en automobile prend, dans le respect du principe du contradictoire, l'avis du réparateur relativement au chiffrage des dommages ainsi que la détermination de la méthodologie de réparation. Il doit écouter ses arguments et y répondre (C. déonto. adopté par la CFEA, art. 42).

Les conditions générales du contrat d'assurance de dommages peuvent stipuler que « l'expert (...) évalue le coût des réparations et du remplacement des pièces détériorées en tenant compte des règles de l'art (et donc de sécurité) ainsi que des meilleures conditions économiques locales ». À ce titre, la juridiction du commerce a tranché qu'un assureur était fondé à procéder à l'indemnisation de ses assurés sur la base des tarifs horaires d'indemnisation fixés par son expert, qui lui-même s'en était tenu à l'estimation de « tarifs moyens » après une analyse du marché (CA Paris, Pôle 05 ch. 04, 29 janv. 2016, n° 14/03922).

CAS PRATIQUE

Valeur de l'accord pris avec le réparateur.

Lors de ces opérations, l'expert en automobile va chercher à trouver un accord, sur le coût de la remise en état du véhicule sinistré, avec le réparateur auprès duquel l'assuré s'est déjà engagé juridiquement. Dans ces conditions, il a été jugé que le réparateur n'est pas fondé à contester son consentement, concernant la tarification des travaux de réparation, recueilli par l'expert en automobile dans son procès-verbal d'expertise (TC Manosque, 2 mars 2021, n° RG 2020-000827). De l'autre côté, l'assureur est aussi engagé par l'accord trouvé entre son mandataire, l'expert en automobile, et le réparateur. Le résultat de cet accord fixe ainsi les dommages et l'indemnité dus à l'assuré sous réserve des limites qui s'appliquent à la garantie de l'assureur. Le recours à l'Expertise à distance (EAD) peut aussi permettre d'arrêter contradictoirement le montant des dommages dans le cadre d'un débat différé entre les professionnels de l'expertise et de la réparation.

Les assureurs ont enfin, par l'effet de la subrogation dans les droits des assurés, un droit de recours contre les tiers responsables des dommages subis par les véhicules qu'ils couvrent (suite à un incendie, par exemple). Le rôle de l'expert en automobile est alors de conserver le recours de l'assureur et, pour ce faire, il est d'usage de convoquer aux opérations de l'expert les éventuels garants (vendeur ou constructeur) ou responsables (garagiste après révision ou réparation) et/ou leurs assureurs, en les invitant à venir participer à l'examen du véhicule, toutes les fois où les désordres déclarés sont susceptibles de donner lieu à l'exercice d'un recours au bénéfice de l'assureur. Ainsi, l'expert en automobile établira de façon scrupuleuse les causes et circonstances d'un sinistre et prendra toutes mesures nécessaires à la conservation des preuves, soit donc de façon contradictoire, soit, le cas échéant, par voie d'auxiliaire de justice (huissier).

1.3 Échec du gré à gré

Si au stade du gré à gré, les résultats de l'expertise n'ont pas permis de conclure un accord avec le réparateur sur le coût de la remise en état (V. supra), l'assureur n'est pas lié par le rapport d'expertise et, de son côté, l'assuré est libre de refuser l'évaluation des dommages issue du rapport d'expertise.

Pour cette raison, les clauses du contrat d'assurance de dommages relatives au règlement des sinistres automobiles prévoient habituellement le recours à une procédure d'expertise dite amiable et contradictoire. Dans ce cas,

l'assuré est d'abord tenu de se soumettre à cette procédure amiable, avant d'envisager de solliciter une expertise judiciaire. Ce préalable, sans pour autant constituer un préliminaire obligatoire de conciliation, doit être respecté par les parties avant d'agir en justice (Civ. 2^e, 25 févr. 2010, n° 09-14.044).

► À savoir : la portée de l'expertise devant le juge

Cette expertise est une mesure d'information destinée au client assureur de l'expert en automobile. Si ce rapport d'expertise devait être versé dans une procédure judiciaire, sa portée probatoire serait limitée car le juge ne peut pas se fonder exclusivement sur l'expertise réalisée à la demande d'une partie pour motiver sa décision (Cass. mixte, 28 sept. 2012, n° 11-18.710).

► L'expertise amiable contradictoire

Bien que cette procédure de règlement du sinistre ne soit pas une procédure judiciaire, elle emprunte à celle-ci son caractère contradictoire. Le principe du contradictoire permet à chaque partie à un procès de présenter librement au juge tout argument ou document à l'appui de ses prétentions, en contrepartie de sa communication à l'autre partie, qui pourra présenter sur ceux-ci ses propres conclusions : la décision est ainsi rendue à la suite d'un débat contradictoire.

Dans le cadre d'une procédure contractuelle, le principe de la contradiction s'impose et résulte de ce que chaque partie au contrat d'assurance désigne son expert, qui la représente et qui doit échanger avec l'autre expert afin de parvenir à des conclusions communes. En cela, l'assureur et l'assuré sont représentés aux opérations d'expertise et mis sur un pied d'égalité ; l'un et l'autre étant assistés de la même manière.

À notre sens, le principe de cette procédure contractuelle, qui fait intervenir les experts concomitamment, présente une meilleure garantie d'efficacité que la simple « contre-expertise ». Dans cette dernière hypothèse le risque est grand de se trouver alors en présence de deux rapports qui se contredisent, avec d'autant plus de facilité que l'expert d'assuré n'a pas participé au constat initial. En cas de sinistre automobile, le caractère subsidiaire de l'expertise amiable contradictoire se trouve renforcé puisque, dans la pratique, l'assureur détermine lui-même la valeur des dommages au véhicule, en se faisant aider d'un expert en automobile qui chiffre les dommages.

Ce constat avait d'ailleurs nourri les craintes de la Commission des clauses abusives, qui à l'époque préconisait d'informer « l'assuré qu'il a la possibilité, chaque fois que l'assureur requiert l'intervention d'un expert, de contester son appréciation ou ses conclusions et de solliciter la désignation d'un autre

expert agissant contradictoirement » (Recom. Com. cl. abusives n° 89-01, 19 mai 1989, BOCCRF 14 juill. 1989). La démarche de la Commission des clauses abusives n'a toutefois pas été assortie d'une prise en charge des honoraires par l'assureur.

Ainsi, l'expertise amiable contradictoire permet l'organisation d'une tentative de règlement du litige entre un assureur et son assuré autrement que par la voie judiciaire. Elle débouche sur un accord amiable toutes les fois où les parties décident de s'en remettre aux conclusions communes des deux experts.

Dans l'hypothèse où les deux experts ne s'accordent pas sur des conclusions communes, la clause d'expertise amiable contradictoire du contrat d'assurance de dommages au véhicule prévoit qu'ils peuvent s'adjoindre un troisième expert.

► La tierce expertise

Ce dispositif s'enclenche à la suite d'un aveu de désaccord entre les deux experts.

• Désignation d'un tiers expert

Le choix du tiers expert revient aux experts des parties en conflit. Ils sont, en effet, bien placés pour trouver, parmi leurs confrères, celui qui détient les compétences techniques pour les départager. L'expert le plus diligent prend l'initiative et invite son collègue à choisir entre plusieurs experts (souvent trois), dont il dresse la liste et précise, le cas échéant, leur spécialité. Le destinataire n'est pas tenu d'accepter l'un des trois experts proposés. Il peut, à son tour, en proposer d'autres. Si les deux experts ne parviennent pas à s'entendre sur ce point, ils le mentionnent sur leur procès-verbal et s'adressent aux parties au litige (assureur et assuré) pour qu'elles fassent procéder par voie judiciaire à la nomination d'un troisième expert, conformément aux dispositions contractuelles.

En effet, à défaut d'accord, le tiers expert est choisi par le président du tribunal de grande instance ou du tribunal de commerce du lieu du sinistre. Lorsque sa désignation s'effectue par une ordonnance sur requête, rendue par un magistrat, cela ne lui confère pas, pour autant, la qualité d'expert judiciaire. L'ordonnance est, en effet, une décision gracieuse. Les deux experts ou le magistrat ont liberté totale pour désigner le tiers expert de leur choix. Avec la seule réserve, en assurance automobile, qu'il soit inscrit sur la liste nationale des experts en automobile. Si le tiers expert refuse la mission proposée, il faut, selon le cas, que les deux experts en litige se choisissent un autre expert ou que les parties présentent une nouvelle requête pour obtenir une nouvelle désignation par le président du tribunal.

• Mission du tiers expert

Elle est définie dans le contrat d'assurance ou, à défaut, par le protocole d'expertise signé par les parties prenantes. Le tiers expert est chargé de procéder à une nouvelle expertise, qu'il conduit en association avec les deux autres experts, dans le but de parvenir à une solution qui retienne l'accord de tous les experts, sinon la majorité d'entre eux. Mais sa mission se limite à l'examen des seuls points litigieux, tels que consignés dans le procès-verbal des premiers experts.

Le rôle du tiers expert est de départager les deux experts en conflit. À cette fin, il n'est pas tenu d'adopter l'avis de l'un ou de l'autre de ses collègues, il peut aussi chercher à faire adopter sa propre solution. Il propose, pour chaque point litigieux, son opinion aux deux premiers experts et ils statuent ensemble à la majorité des voix. Même si l'intervention du tiers expert doit permettre de parvenir à la formation d'une majorité, il n'est tenu d'aucune obligation de résultat. Son rôle se borne à agir auprès de ses confrères avec le maximum d'assurance et de tact, de veiller à motiver techniquement son avis, dans le but de rapprocher les points de vue et obtenir, si possible, leur convergence.

Une fois les opérations d'expertise terminées, le tiers expert se charge de la rédaction du procès-verbal. Dans ce document, il reprend tous les points en litige et, pour chacun d'entre eux, indique la solution retenue par les trois experts. Il précise, le cas échéant, si elle a recueilli l'unanimité ou la majorité. Lorsque les experts ne parviennent pas à adopter des conclusions à la majorité, les opinions divergentes sont consignées dans le procès-verbal. À partir de cette base de discussion, les parties pourront rechercher un accord transactionnel.

De même, le magistrat pourra puiser dans les opinions des experts les renseignements et les éléments d'appréciation pour fixer, lui-même, le montant des dommages.

• Portée de la tierce expertise

La tierce expertise, comme toutes les autres expertises amiables, est faite sous réserve des droits des parties. Même si ses conclusions ont recueilli l'accord unanime des experts ou tout au moins la majorité d'entre eux, elles ne sont jamais obligées d'en accepter les résultats. Les parties peuvent donc les contester et saisir le tribunal compétent. Mais ce n'est pas pour autant que le travail des experts est réduit à néant. Si les juges constatent que la tierce expertise, qui s'est terminée par un accord, est régulière en la forme, il n'y a pas de raison pour qu'ils refusent de la déclarer valable et acceptent

d'en ordonner une nouvelle. Reste qu'en pratique la tierce expertise laisse la porte ouverte à la contestation.

Selon le médiateur de la FFSA, pour lever l'hypothèque qui pèse sur l'intérêt de la tierce expertise, les assureurs ne devraient plus la proposer au réclamant « sans recueillir au préalable son accord sur un protocole d'expertise définissant la mission du tiers expert, rappelant le droit de l'assuré à se faire assister par un praticien de son choix et formalisant l'engagement des parties à ne pas contester les réponses du tiers expert (6^e rapport annuel du médiateur de la FFSA 1998/1999).

2. Expertise en présence d'un tiers impliqué

2.1 Fondement de l'expertise

Il s'agit ici d'évaluer les dommages subis par un véhicule terrestre à moteur dans un contexte de responsabilité civile, c'est-à-dire en cas de choc impliquant au moins deux véhicules ou un véhicule et une chose. S'il s'avère que l'assuré responsable bénéficie lui-même d'une garantie d'assurance de dommages, il sera indemnisé sur le fondement de son contrat : sa situation se confond alors avec celle décrite ci-avant. Ce point a d'ailleurs été tranché à l'encontre d'un assuré prétendant se faire indemniser, sur le fondement de l'article 1240 (ancien art. 1382) du Code civil, de la totalité des frais de réparation, pour un coût dépassant la valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE), ainsi que des honoraires de l'expert ayant suivi les travaux. En considérant qu'il était couvert en « dommages tous accidents », sa demande à l'égard de son assureur ne pouvait concerner que la mise en œuvre des conditions contractuelles d'indemnisation (C. civ., art. 1134), limitées à la VRADE (Civ. 2^e, 27 mars 2014, n° 13-14.354). L'expertise automobile dans un contexte de responsabilité civile s'organise aujourd'hui principalement par le jeu d'une convention connue sous l'acronyme « IRSA » (Indemnisation directe de l'assuré et de Recours entre Sociétés d'assurance Automobile) conclue entre les assureurs, afin d'éviter, dans la mesure du possible, des discussions lancinantes sur la consistance du préjudice subi par les uns et les autres.

2.2 Contractualisation du sinistre automobile de responsabilité

La convention IRSA constitue la forme élaborée d'un partenariat entre les sociétés d'assurance automobile. Il a débuté dès 1968 avec la convention IDA (Indemnisation Directe de l'Assuré) ayant donné naissance au constat amiable et au barème de partage des responsabilités qui lui est attaché : en

Guide de l'expertise automobile

Lionel Namin

Lionel Namin est juriste et secrétaire général de la Fédération Française de l'Expertise Automobile (FFEA).

En plus de collaborer à *Jurisprudence automobile*, revue juridique dont il est le conseiller scientifique, il a réalisé plusieurs ouvrages dans le domaine du droit des assurances et de l'automobile.

Enfin, il se consacre aussi à l'enseignement à l'Université de Paris II Panthéon-Assas, au sein du master 2 Droit des assurances.

Récipiendaire de la médaille de la sécurité intérieure, échelon bronze, agrafe « Sécurité routière ».

L'expertise en automobile est une activité professionnelle réglementée, vaste et technique. Les attributions de l'expert en automobile s'inscrivent dans le cadre de la gestion d'un sinistre matériel, d'une réclamation consécutive aux causes et circonstances d'un accident, à des malfaçons ou des défauts affectant le bon fonctionnement du véhicule.

La mise en œuvre par l'expert automobile de ce savoir-faire exige de lui des connaissances précises, dans un environnement juridique complexe.

Ouvrage de référence, ce *Guide de l'expertise automobile* accompagnera l'expert en automobile dans toutes ses missions. Il s'adresse également aux candidats préparant le diplôme d'expert en automobile, en leur permettant de mieux appréhender les notions clés du programme de l'épreuve juridique.

À vocation opérationnelle, cet ouvrage comporte de nombreuses références de jurisprudences, exemples et illustrations.

Enfin, cet ouvrage est aussi un précieux outil pour tous les professionnels en contact avec les experts en automobile : agents de l'État, assureurs, avocats, magistrats, professionnels de l'automobile.

ISBN 978 2 35474 339-0



9 782354 743390



**Les
Essentiels Métiers**