



Date : 5 septembre 2018

Président : Joël MORET-BAILLY

Références :

N° de Saisine :

HCD - Avis n° 18-01

Publié sur le site internet de la CFEA

Haut Comité de Déontologie de l'expertise en automobile

Avis relatif à la possibilité pour l'expert en automobile de négocier pour le compte de l'assureur un arrangement de gré à gré avec un client de ce dernier

Vu les articles 4, 6, 13 et 14 du Code de déontologie des experts en automobile,

Vu les articles L. 326 – 1 à L. 327 – 6, R. 326 – 1 à R. 326 – 4 du Code de la route,

La question posée au Haut comité est relative à la possibilité pour un expert en automobile de négocier pour le compte d'un assureur un arrangement de gré à gré avec un client de ce dernier.

Plus précisément, certaines compagnies d'assurance semblent souhaiter développer des indemnisations de sinistres automobiles directement, ou en « gré à gré », avec leurs assurés, comme ils le pratiquent d'ores et déjà en ce qui concerne les « dommages aux biens » en proposant à leurs assurés une indemnité sans réparation du véhicule, à charge pour les assurés d'employer cette somme comme ils l'entendent, y compris en réparant eux-mêmes, ou en ne faisant pas réparer le véhicule.

Dans ce contexte, un contrat liant l'expert en automobile et l'assureur peut avoir pour objet, non l'évaluation habituelle d'un sinistre selon les règles de l'art de l'expertise en automobile, mais la négociation du montant de la somme, objet de l'accord de gré à gré entre l'assureur et l'assuré, et inclure, ce faisant, la prévision de tarifs ou de conditions économiques d'évaluation des dommages, tels que des tarifs horaires uniques et éventuellement inférieurs aux tarifs moyens du marché.

Les conditions contractuellement prévues peuvent, *in fine*, amener à une évaluation du préjudice qui différerait d'une évaluation menée par l'expert dans un cadre classique, et inférieure au préjudice « réel » de l'assuré classiquement évalué.

Ces éléments de contexte étant précisés, la question générale posée au Haut comité de déontologie se décompose de la manière suivante : «

- Dans le cadre de son indépendance et de son rôle économique, l'expert en automobile doit-il accepter les conditions économiques que lui imposent son client assureur pour établir son évaluation chiffrée des dommages selon que ce dernier ait prévu ou non des dispositions particulières dans son contrat (conditions générales ou particulières).

- Quelle position doit adopter l'expert en automobile quand un assuré ne souhaite pas réparer son véhicule mais exige une évaluation en rapport avec la réparation réelle de son préjudice, c'est-à-dire le coût réel de la réparation, bien que l'assureur lui demande un chiffrage minoré (cas des assurés responsables et non responsables).
- Sur quelles bases économiques, l'expert doit-il établir son chiffrage quand l'assureur n'a pas prévu de dispositions contractuelles particulières ».

Il faut préciser, pour répondre à ces trois questions, que rien ne s'oppose, du point de vue de la technique juridique, à ce qu'un expert en automobile noue des relations de prestation de services au-delà de la stricte technique expertale avec une compagnie d'assurances, situation existant d'ores et déjà notamment du fait d'un certain nombre de prestations annexes accomplies par des experts en automobile en dehors de leur domaine d'expertise (notamment dans le cadre de la gestion de la « relation client », avec envoi direct de courrier, ou encore informations directement données à l'assuré par exemple). Or, au visa de l'article 2 du Code de déontologie, l'expert est, par principe, déontologiquement tenu au respect des autres règles de droit, et peut donc librement conclure de telles conventions et fournir de telles prestations.

Il est cependant, de l'avis du Haut comité, nécessaire de souligner qu'au-delà de la liberté accordée par le système de droit, les relations entre les experts en automobile et les compagnies d'assurance sont sensibles, notamment en termes d'image de la profession, la profession ayant intérêt à ne pas laisser croire que les experts en automobile seraient « au service » des compagnies d'assurances, au sens où ils obéiraient à leurs instructions, ceci au détriment des intérêts des assurés. C'est notamment pour éviter une telle confusion que l'article L. 326-6 du Code de la route prévoit que : « *I. - Est incompatible avec l'exercice de la profession d'expert en automobile : (...) 3° L'exercice de la profession d'assureur* », ajoutant, « *I bis. - Les conditions dans lesquelles un expert en automobile exerce sa profession ne doivent pas porter atteinte à son indépendance* ».

C'est également afin d'éviter toute confusion effective - ou apparence de confusion - entre les intérêts des assureurs et ceux des experts en automobile, notamment au détriment des assurés, que sont édictées les règles relatives à l'indépendance, mais également, aux conflits d'intérêts, à l'impartialité et à l'objectivité de l'expert en automobile.

Par suite, pour répondre à la première question formulée de la manière suivante « *Dans le cadre de son indépendance et de son rôle économique, l'expert en automobile doit-il accepter les conditions économiques que lui imposent son client assureur pour établir son évaluation chiffrée des dommages selon que ce dernier ait prévu ou non des dispositions particulières dans son contrat (conditions générales ou particulières)* », le Haut comité estime que si l'expert en automobile peut juridiquement accepter de telles conditions, il lui est, d'un point de vue déontologique, fortement déconseillé d'accepter de telles missions, notamment du fait des implications et risques que de telles conditions font courir en termes d'image à la profession.

En ce qui concerne la deuxième question, « *Quelle position doit adopter l'expert en automobile quand un assuré ne souhaite pas réparer son véhicule mais exige une évaluation en rapport avec la réparation réelle de son préjudice, c'est-à-dire le coût réel de la réparation, bien que l'assureur lui demande un chiffrage minoré (cas des assurés responsables et non responsables)* », la réponse dépend du cadre juridique dans lequel s'effectue l'évaluation ; si l'évaluation s'effectue dans le cadre d'un arrangement de gré à gré entre l'assureur et l'assuré, la seule question est de savoir si un accord peut être trouvé, avec toutes les réserves déontologiques émises immédiatement supra ; si l'évaluation se déroule dans un cadre classique, le principe est bien celui d'une indemnisation du plein et entier dommage, ce dernier devant déontologiquement être évalué en toute indépendance, objectivité et impartialité.

Enfin, sur la dernière question, « *Sur quelles bases économiques, l'expert doit-il établir son chiffrage quand l'assureur n'a pas prévu de dispositions contractuelles particulières* », l'expert doit, dans ce contexte, appliquer les « règles métier » habituelles en la matière, et déontologiquement évaluer le préjudice avec impartialité et objectivité.

Délibéré :

Sur la question de la possibilité pour l'expert en automobile de négocier pour le compte de l'assureur un arrangement de gré à gré avec un client de ce dernier, le Haut comité estime que s'il peut juridiquement accepter de telles conditions, il lui est, d'un point de vue déontologique, fortement déconseillé d'accepter de telles missions, notamment du fait des implications et risques que de telles conditions font courir en termes d'image à la profession.

Quant au principe d'évaluation des dommages, dans le cadre d'une grille tarifaire dérogatoire du droit commun contractuellement établie. Hors ce cas exceptionnel, l'évaluation des dommages implique, une évaluation pleine et entière du préjudice, et, l'expert doit déontologiquement évaluer le préjudice avec indépendance, impartialité et objectivité, et dans les conditions du droit commun.

Délibéré et adopté par le Haut comité de déontologie en sa séance plénière du 5 septembre 2018, présidée par Monsieur Joël Moret-Bailly.