



Date : 01.07.2022

Président : Joël MORET-BAILLY

Références :

HCDEA - Avis n° 22-07 (rectifié)
Publié sur le site internet de la CFEA

Haut Comité de Déontologie de l'expertise en automobile

Avis relatif à une contrainte logicielle aboutissant à une obligation de chiffrage de réparation pour un véhicule techniquement irréparable

Vus les articles 2, 4 et 17 du Code de déontologie des experts en automobile ;

Le Haut comité est saisi d'une question relative à une contrainte logicielle aboutissant à une obligation de chiffrage de réparation pour un véhicule techniquement irréparable.

Plus précisément, les règles internes d'un logiciel de génération des rapports d'expertise et de traduction des données intégrées au rapport, ne permettent pas de tirer les conséquences du renseignement de la rubrique « véhicule techniquement irréparable », mais qualifient un véhicule comme tel en comparant la valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE) et le montant de la réparation, qui doit donc être renseignée alors même que le véhicule est techniquement irréparable.

Les experts en automobile sont conduits, dès lors, à renseigner la rubrique « montant de réparation » avec des valeurs de l'ordre de 0,01 € ou même 0 €, alors que le montant de la réparation n'a pas à être chiffré dès lors que le véhicule est irréparable, le montant d'une éventuelle réparation n'étant, dans cette perspective, censé apparaître dans aucune rubrique. Une fois l'opération réalisée, le système génère automatiquement le corps du rapport d'expertise.

Dans ce contexte, le Haut comité rappelle qu'un véhicule doit être déclaré techniquement irréparable à partir des critères établis par l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du Code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes (Annexe 1 : critères d'irréparabilité technique), l'article 4 III de l'arrêté prévoyant quant à lui que « *Lorsqu'un véhicule est déclaré techniquement irréparable par l'expert, le rapport établi par l'expert ne comporte pas l'estimation descriptive visée au I du présent article* » (italiques ajoutés). Le seul document faisant foi quant à l'irréparabilité technique est le rapport d'expertise établi par l'expert en automobile, et la réglementation dispense alors l'expert de chiffrer les travaux.

Dès lors, il est constant que le système informatique en cause oblige l'expert à intégrer des informations fausses afin de pouvoir produire le rapport d'expertise attendu.

Une telle pratique pose, du point de vue du Haut comité, difficulté sur un plan déontologique.

En effet, l'article 2 du Code de déontologie prévoit, sous le titre « applicabilité » que « *La présente déontologie s'inscrit dans le respect des autres règles de droit et du code de déontologie de la Fédération Internationale des Experts en Automobile* », et dans son article 4, intitulé probité, que « *L'expert en automobile fait preuve, en toutes circonstances, d'une probité exemplaire. / Il respecte, quelle que soit la nature de son intervention, les principes et les valeurs de la profession, notamment l'indépendance, l'objectivité, l'impartialité et le contradictoire. : L'expert en automobile n'établit, ne délivre, ni n'utilise sciemment, de document, rapport, avis, attestation, certificat ou facture qu'il sait inexact, faux, tendancieux ou de complaisance. / Tout document, évaluation ou conseil de l'expert en automobile est objectif et honnête* ». L'article 17 du même Code ajoute, sous le titre « objectivité », que « *Les analyses et conclusions de l'expert en automobile sont techniques, objectives, argumentées et motivées* ».

On peut déduire de l'ensemble de ces dispositions que l'expert ne saurait renseigner un document destiné à présenter le contenu d'un rapport d'expertise avec des données qu'il sait inexactes, non plus qu'il ne saurait s'exonérer des règles d'organisation de la profession du fait de contraintes logicielles, et ce d'autant plus que d'autres logiciels présents sur le marché et remplissant la même fonction ne l'obligent nullement, dans les mêmes circonstances, à des déclarations inexactes.

En outre, le fait d'intégrer des informations inexactes dans un document vrai est susceptible d'être qualifié, sur un plan pénal, de faux (le faux dit « intellectuel »). Un tel comportement, outre qu'il viole, comme il a été dit ci-dessus, les principes des articles 2 et 4 du Code de la déontologie, ne peut qu'être mis en relation avec le dernier alinéa de son article 4 que (italiques ajoutés) « Comme il est dit à l'article L. 326-2 du Code de la route, nul ne peut avoir la qualité d'expert en automobile s'il a fait l'objet d'une condamnation pour vol, escroquerie, recel, abus de confiance, agressions sexuelles, soustraction commise par un dépositaire de l'autorité publique, faux témoignage, corruption ou trafic d'influence, *faux* ou pour un délit puni des peines du vol, de l'escroquerie ou de l'abus de confiance ».

Dans un tel contexte, et compte tenu de tout ce qui précède, l'expert n'a pas, d'un point de vue déontologique, à être amené, du fait de la conception d'un logiciel utilisé dans le cadre de l'établissement de rapports d'expertise automobile, à renseigner une rubrique avec une information par définition erronée puisqu'en toute rigueur cette rubrique devrait rester vide.

Délibéré :

L'expert n'a pas, d'un point de vue déontologique, à être amené, du fait de la conception d'un logiciel utilisé dans le cadre de l'établissement de rapports d'expertise automobile, à renseigner une rubrique avec une information par définition erronée.

Délibéré et adopté par le Haut comité de déontologie en sa séance plénière du 1er juillet 2022, présidée par Monsieur Joël Moret-Bailly.