CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE

Date : 20.06.2025	**Président** : Joël MORET-BAILLY	**Références** : HCD - Avis n° 25-03 Publié sur le site internet de la CFEA

Haut Comité de Déontologie de l'expertise en automobile

Avis relatif à la détermination par une compagnie d'assurances d'une partie du rapport d'expertise de l'expert en automobile sans possibilité de modification

Vu les articles 2, 4, 6, 13, 14, 17 et 24 du Code de déontologie des experts en automobile ;

Vu les articles L. 326-4 et L. 326-6 I *bis* du Code de la route ;

Le Haut Comité est saisi d'une question portant sur la conformité, au regard de la déontologie applicable à l'expertise automobile, d'une pratique mise en œuvre par une compagnie d'assurances, consistant à solliciter des cabinets d'expertise pour réaliser une prestation dite d' « expertise simplifiée », la compagnie d'assurances déterminant en partie le rapport d'expertise de l'expert en automobile sans possibilité de modification.

Plus précisément, le processus analysé consiste dans l'évaluation de certains sinistres à partir des seuls éléments établis par le réparateur, à savoir le devis de réparation et les photographies du véhicule endommagé. L'analyse des dommages est effectuée, dans un premier temps, à l'aide d'un système d'intelligence artificielle intégré à une solution logicielle développée par l'assureur. La prestation attendue réside alors, après avoir seulement examiné certains points nommés « anomalies », à valider ou non la proposition du réparateur, avec une possibilité de commentaire, mais sans pouvoir intervenir sur les points, non qualifiés « anomalies » par le logiciel, une partie du sinistre échappant donc à l'expert en automobile.

Le Haut comité souligne, à titre liminaire, d'une part que le processus dénommé « expertise simplifiée » doit, dans la proposition de la compagnie d'assurances, se conclure par un rapport d'expertise, d'autre part que le même processus implique que le rapport soit produit sans que son producteur ne soit intervenu sur l'ensemble des éléments évalués par le système, la sélection des éléments d'évaluation dépendant de l'algorithme.

Le Haut comité observe, en outre, que le processus dénommé « expertise simplifiée », implique l'intervention d'un expert en automobile dans la mesure où celui-ci se conclu par la transmission d'un rapport d'expertise, monopole de l'expert en automobile en vertu de l'article L. 326-4 du Code de la route, quand bien même l'organisation du processus dénommé « expertise simplifiée » renvoie à une annexe du contrat liant la compagnie d'assurances et le cabinet d'expertise automobile qui emploie l'expert devant produire le rapport.

Cette configuration est cependant sans incidence sur l'applicabilité des règles déontologiques de l'expertise automobile dans la mesure où, selon l'article 2 du Code de déontologie « s'applique à l'ensemble des experts en automobile, personne physique, exerçant en son nom propre, ou salariée d'un cabinet, d'une entreprise d'expertise en automobile, ou de toute autre entreprise » ou « personne morale qui inclue dans son objet social l'expertise en automobile ».

Dans ce contexte, le Haut comité est d'avis que l'utilisation du terme « expertise » et la production d'un rapport d'expertise en l'espèce pose difficulté. Selon l'article L. 326-4 du code de la route, en effet, les rapports d'expertises résident notamment dans les « 1° (…) rapports destinés à être produits à des tiers et relatifs à tous dommages causés aux véhicules à moteur ainsi qu'aux cycles et à leurs dérivés, notamment toutes opérations et études nécessaires à la détermination de l'origine, de la consistance, de la valeur de ces dommages et à leur réparation (…) ». Or, l'acte d'expertise qui permet l'établissement du rapport d'expertise repose sur l'examen du véhicule par l'expert (« toutes opérations et études nécessaires »), que cet examen soit réalisé *in situ* ou à distance (ces deux types d'expertise sont notamment mentionnées dans les règles relatives aux véhicules endommagés, notamment dans l'annexe II, I, de 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, mais non l' « expertise simplifiée », appellation adoptée par la compagnie d'assurances dans le seul cadre du processus analysé). À défaut, l'activité envisagée ne saurait être qualifié d'expertise, et l'acte résultant de l'activité de l'expert ne saurait être qualifié de rapport d'expertise.

En outre, et toujours, d'un point de vue légal, l'article L. 326-6 du Code de la route prévoit que : « I *bis*. - Les conditions dans lesquelles un expert en automobile exerce sa profession ne doivent pas porter atteinte à son indépendance ».

D'un point de vue déontologique, l'article 2 du Code de déontologie des experts en automobile prévoit que « La présente déontologie s'inscrit dans le respect des autres règles de droit (…) ». Son article 4 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 6 du même Code prévoit, quant à lui, que « L'expert en automobile ne peut aliéner son indépendance professionnelle sous quelque forme que ce soit. Il est techniquement indépendant et sa subordination juridique éventuelle ne peut faire obstacle à son indépendance. / Conformément à l'article L. 326-6 I *bis* du code de la route, l'indépendance de l'expert en automobile se manifeste dans l'ensemble de ses interventions, tant dans l'analyse des situations qui lui sont soumises, que dans les conseils qu'il prodigue, ou dans les conclusions qu'il formule. / L'expert en automobile qui constate une menace relative à son indépendance en informe une autorité professionnelle garante de la déontologie ».

L'article 14 prévoit encore, à propos de l'impartialité, que « L'expert en automobile en automobile n'accepte et n'exécute une mission que s'il est en mesure de la conduire de manière impartiale. / Il conserve son impartialité vis-à-vis des parties en toutes circonstances, même s'il est missionné ou rémunéré par l'une d'elles. / S'il estime ne plus

être en mesure de garantir son impartialité, il en informe les parties et interrompt sa mission »,

L'article 13 reprend en partie ces éléments à propos de l'exécution de la mission d'expertise, en prévoyant que « L'expert en automobile intervient, quelle que soit sa mission, de manière indépendante, objective et impartiale. Il met en œuvre et respecte le principe du contradictoire », l'article 17 que « Les analyses et conclusions de l'expert en automobile sont techniques, objectives, argumentées et motivées » et l'article 24 prévoit, toujours dans le cadre de l'exécution de la mission, que « L'expert en automobile donne son avis sur les points pour l'examen desquels il a été missionné. / Il rassemble, dans son rapport, toutes les informations qui apportent un éclaircissement sur les questions à examiner ainsi que les éléments de fait permettant la qualification juridique. (…) Il indique les motifs pour lesquels les éléments d'évaluation communiqués par le réparateur et/ou le propriétaire n'ont pas été retenus. (…) ».

Dans ce contexte, la production d'un rapport d'expertise (notamment à l'aide d'outils d'intelligence artificielle) à propos duquel l'expert n'a pas, *in fine*, décidé, y compris en validant une proposition d'évaluation, de l'ensemble du contenu contredit le principe déontologique et légal d'indépendance, la sélection des questions soumises à son appréciation dans le cadre de l'élaboration du rapport d'expertise revenant à amener l'expert à valider une partie du montant du sinistre qu'il n'a pas lui-même expertisé. Le procédé analysé est, en outre et par conséquent, contraire au principe d'impartialité dans la mesure où l'expert peut en l'espèce être conduit à valider l'évaluation du sinistre partiellement déterminée par la compagnie d'assurances alors que selon l'article 14 du Code, l'expert en automobile « conserve son impartialité vis-à-vis des parties en toutes circonstances, même s'il est missionné ou rémunéré par l'une d'elles ». Le procédé analysé pourrait même amener l'expert à violer le principe de probité dans la mesure où l'expert est conduit, au terme du processus analysé, à implicitement affirmer avoir élaboré l'ensemble du rapport d'expertise de manière indépendante et impartiale alors que tel n'est pas le cas, le rapport d'expertise pouvant alors être considéré comme « tendancieux » au sens de l'article 4 du code de déontologie selon lequel « 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 ».

Le Haut comité est donc d'avis que l'utilisation d'un instrument d'évaluation amenant à la détermination par une compagnie d'assurances d'une partie du rapport d'expertise de l'expert en automobile sans possibilité d'examen technique du véhicule de modification par ce dernier conduit l'expert en automobile à violer la déontologie notamment dans ses principes d'indépendance, d'impartialité et de probité.

Le Haut comité doute également, par surcroît, qu'un document établi par un expert en automobile sans qu'il ait procédé à un quelconque examen technique du véhicule, même à distance, puisse être valablement qualifié de rapport d'expertise automobile au sens du Code de la route. En effet, une telle qualification implique nécessairement que l'expert ait mené l'ensemble des opérations et études nécessaires à la détermination des dommages, ce qui ne saurait se réduire à la simple validation d'éléments prédéfinis par un algorithme ou transmis par un tiers.

Dès lors, un tel procédé remet fondamentalement en cause la nature même de l'acte d'expertise automobile et expose notamment l'expert à des mises en cause devant les autorités compétentes du ministère de l'intérieur en charge de la régulation de la profession, notamment pour non-respect des principes d'indépendance, d'impartialité et de probité, ainsi que pour l'usage inapproprié de la qualification de « rapport d'expertise »

Délibéré :

L'utilisation d'un instrument d'évaluation amenant à la détermination par une compagnie d'assurances d'une partie du rapport d'expertise de l'expert en automobile sans possibilité de modification par ce dernier conduit l'expert en automobile à violer la déontologie notamment dans ses principes d'indépendance, d'impartialité et de probité.

Cette atteinte aux obligations déontologiques constitue également une violation des principes encadrant l'exercice de la profession d'expert en automobile. Elle est de nature à exposer l'expert à des poursuites devant l'autorité compétente en matière disciplinaire, placée sous l'égide du ministère de l'intérieur, chargée de veiller au respect des règles de la profession.

Délibéré et adopté par le Haut comité de déontologie en sa séance plénière du 20 juin 2025, présidée par Monsieur Joël Moret-Bailly.