

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 mai 1972.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
tendant à l'organisation de la profession d'expert en auto-
mobile,*

Par M. Robert LAUCOURNET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Albert Chavanac, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 115, 813, 2128 et in-8° 539.

Sénat : 113 (1971-1972).

Mesdames, Messieurs,

Près de quatre années se sont déjà écoulées depuis le dépôt par MM. Albert Bignon et Hoguet d'une proposition de loi tendant à organiser la profession d'expert en automobile. C'est dire les difficultés rencontrées par nos collègues du Palais-Bourbon pour donner une solution équitable et pratique à cette question.

Les experts en automobile sont bien connus de la plupart des conducteurs, car il est peu d'entre eux qui n'aient eu recours à leurs services à l'occasion d'accidents ou de simples accrochages. Ils participent en effet, le plus souvent, au règlement des sinistres en fournissant aux usagers et aux compagnies d'assurances une évaluation des dommages occasionnés ou subis.

Ces experts interviennent également dans d'autres cas, et notamment à la requête des tribunaux, mais, et c'est là l'une des faiblesses de leur profession, ils tirent l'essentiel de leurs ressources de l'activité qui leur est, en quelque sorte, fournie par les compagnies d'assurances. C'est donc, pour une part déterminante, de ces sociétés que dépendent les experts, qu'ils soient salariés, agréés ou simplement mandatés par elles. De plus, dans l'exécution de sa mission, l'expert reste toujours sous la dépendance et le contrôle technique de la société qui l'a mandaté.

L'indépendance des experts, plus théorique on le voit que pratique, est d'autant plus réduite et fragile que leur profession ne constitue, en fait, qu'un état auquel n'importe qui peut théoriquement accéder sans avoir à faire preuve d'une connaissance particulière et offrir aucune garantie. Cette absence de réglementation ne doit pas toutefois donner à penser que les quelques 2.500 experts en automobile ne présentent pas les qualifications nécessaires, car les compagnies d'assurances se sont naturellement préoccupées depuis toujours du niveau de connaissances techniques ainsi que du caractère, du sérieux et de l'honnêteté des membres de cette profession.

Mais c'est surtout depuis 1960 que les sociétés d'assurances ont pris pleinement conscience de la double nécessité d'améliorer les conditions d'expertise et d'en réduire le coût.

Ces préoccupations ont conduit les compagnies à prendre trois mesures principales.

En premier lieu, aux termes d'une convention d'expertise conclue sous l'égide du Groupement technique Accidents (G. T. A.), qui englobe à ce jour environ 80 % du marché, les experts des sociétés adhérentes sont soumis à un agrément après enquête, tests et examen préalables.

En second lieu, huit sociétés d'assurances ont créé, il y a une dizaine d'années, un Bureau Commun Automobile (B. C. A.) qui emploie actuellement environ 500 experts salariés, soigneusement sélectionnés et formés par cet organisme.

Enfin, le Groupement Technique Accidents (G. T. A.) a, avec la collaboration du B. C. A., engagé des pourparlers avec les principaux constructeurs français et étrangers à l'effet d'établir des barèmes techniques concernant le prix de pièces et les temps de réparation, la définition de ces normes et de ces temps permettant en effet de rendre plus homogènes les dépenses inhérentes aux accidents et même d'étendre les cas où la procédure du forfait permet d'éliminer les frais d'expertise.

Compte tenu de ces éléments, comment se présente actuellement la profession d'expert en automobile et quelle est son activité ?

Suivant les renseignements qui nous ont été fournis par la Fédération française des Sociétés d'assurances, le nombre des experts en automobile ne dépasserait pas 2.500, dont 500 salariés du B. C. A., 1.400 agréés par le G. T. A. et 600 « libres » (non agréés mais recensés).

Ces experts ont eu à régler, en 1968, environ 4 millions d'expertises correspondant à un montant d'indemnités pour dommages matériels évalué à 3 milliards de francs.

Sur ces 4 millions d'expertises, 900.000 ont été effectuées par les 500 employés du B. C. A. et près de 3 millions par les experts agréés.

On voit ainsi combien est faible la part du marché dévolu aux experts indépendants de toute organisation et pratiquant, parfois d'ailleurs, cette activité à titre accessoire.

Enfin, aux dires des compagnies d'assurance, les frais d'expertise apparaîtraient sensiblement différents suivant qu'il s'agit d'une opération effectuée par un expert salarié ou libre, ces chiffres

variant dans les deux cas du simple au double, autour d'une moyenne estimée à 45 F par opération. Les experts, quant à eux, nous ont affirmé que, compte tenu des conventions passées avec les compagnies, le coût de la mission est sensiblement le même dans les deux cas.

Ces dépenses constituant un élément non négligeable du bilan des compagnies, on conçoit donc que celles-ci, invitées par le Ministre des Finances à limiter au minimum le relèvement de leurs primes, cherchent à la fois à intégrer et à contrôler de façon de plus en plus étroite l'activité des experts et cette attitude explique, en contrepartie, *le désir des intéressés de voir garantir l'indépendance et même la survie de leur profession.*

Après avoir ainsi exposé les données du problème, il reste à votre rapporteur à tenter d'établir un compromis entre des intérêts aussi divergents *sans oublier ceux des assurés* qui souhaitent, pour leur part, à la fois acquitter des primes raisonnables et pouvoir faire valoir leurs droits auprès des compagnies.

Mais avant de porter un jugement sur le texte soumis aujourd'hui à notre étude, il apparaît indispensable de rappeler les phases successives de l'examen de la proposition de loi de MM. Bignon et Hoguet par l'Assemblée Nationale.

Dans la proposition de loi initiale, après avoir défini les différentes activités exercées par les experts, il était précisé que nul ne pourrait ni porter le titre d'expert en automobiles, ni en exercer la profession s'il n'était titulaire d'un brevet qui serait délivré par le ministère intéressé. Cette disposition (premier alinéa de l'article 2) et celle de l'article 7 concédaient donc très clairement le monopole de l'expertise aux seules personnes titulaires du brevet d'expert ou assimilées à celles-ci au titre de mesures transitoires.

Saisie de ce texte, la Commission de la Production et des Echanges en renforçait encore, dans un premier temps, le caractère « professionnel » en créant un Conseil national des experts en automobile et en précisant que seraient « nuls et de nul effet tous actes, traités ou conventions tendant à permettre directement ou indirectement l'exercice par des personnes non titulaires du brevet d'expert des actes professionnels qui sont réservés par la présente loi aux experts en automobile ».

Le Gouvernement ayant manifesté son opposition à un texte instituant d'une façon aussi rapide une profession qui devrait, à son avis, rester largement ouverte, la commission procédait, le

15 décembre 1971, à un nouvel examen de la proposition de loi et adoptait une rédaction quelque peu allégée d'où avaient disparu les dispositions concernant le Conseil national des Experts mais où restait interdit (article 2) à toute personne non titulaire du titre d'expert en automobile d'exercer cette profession.

Au cours de l'examen de la proposition de loi par l'Assemblée Nationale, le Gouvernement, appuyé par la Commission des Lois, s'efforça de modifier profondément l'économie du texte en ramenant son objet à la seule création et protection d'un titre d'expert en automobile et en refusant, de plus, de lier la possession de ce titre au droit d'exercer cette profession. Cette position, qui amena M. Limouzy à demander le rejet ou la profonde modification de la plupart des articles, ne fut généralement pas suivie par l'Assemblée, sauf sur un point, à notre avis capital, puisque à l'article 2, le rapporteur de la Commission de la Production et des Echanges accepta en fait que les experts brevetés ne possèdent pas le monopole de l'exercice de l'expertise.

Ainsi, quoi qu'on puisse penser sur ce problème de monopole, le texte transmis au Sénat nous apparaît-il, au moins à première vue, avoir perdu l'essentiel de sa signification et de sa portée. A quoi, en effet, sert-il de créer une sorte de catégorie de super-experts nationaux si le travail d'expertise peut être effectué, comme par le passé, par n'importe quelle personne recrutée, formée et agréée par les compagnies d'assurances.

A ce stade de son examen, votre rapporteur s'est donc trouvé devant plusieurs options, soit vous proposer le rejet d'un texte considéré comme sans signification et sans portée pratique, soit revenir à la position primitive de la Commission de la Production et des Echanges de l'Assemblée Nationale, au moins sur cette question de monopole, soit rechercher un compromis difficile entre les intérêts contradictoires des experts qui veulent protéger et organiser leur profession et des compagnies d'assurances qui entendent rester libres d'organiser l'expertise comme elles le souhaitent avec des personnes de leur choix.

Les arguments en faveur du *statu quo* ne sont pas sans valeur si l'on considère le fait qu'une grande partie des experts en automobile, notamment en province, n'exerce cette profession qu'à titre accessoire et souvent comme complément d'une retraite. Céder une fois de plus à la tendance de lier une activité à la

possession d'un diplôme aboutirait sans doute à la suppression d'un certain nombre de ces experts marginaux au profit des cabinets d'expertises implantés dans les grands centres.

Par ailleurs, il n'est pas douteux qu'un renforcement exagéré des structures de la profession d'expert ne manquerait pas d'entraver les efforts entrepris par les compagnies d'assurances pour simplifier et accélérer les opérations d'expertise, en réduire le coût et parvenir à une meilleure appréciation du montant des sinistres.

Enfin, si pour des raisons finalement plus politiques que pratiques, il est apparu cependant nécessaire à votre commission de prendre en considération le texte adopté par l'Assemblée Nationale, la simple lecture des articles nous a montré que le refus d'établir un lien entre le titre et l'activité d'expert aboutit à une certaine incohérence. Nous n'en donnerons pour exemple que les dispositions de l'article 6 aux termes desquelles un expert automobile convaincu de manquement à l'honneur ou à la probité pourrait se voir interdire le port du titre d'expert mais aurait cependant la faculté de poursuivre l'exercice de cette profession.

Par ailleurs, dans la recherche d'une précision excessive, les dispositions des articles 3 et 7 aboutissent à refuser le titre d'expert breveté ou la qualité d'expert aux salariés des compagnies d'assurances, sans que soit d'ailleurs bien indiquée la différence entre « un expert breveté » et une personne ayant la « qualité d'expert ».

L'examen des articles nous a ainsi conduits à vous proposer de nombreuses modifications, certaines formules adoptées nous apparaissant superflues ou impropres.

*
* *

En conclusion, votre commission estime que les deux lignes de force de la proposition de loi devraient être :

— de viser à garantir la technicité et la qualification des experts en automobile ;

— d'éviter la création d'un monopole de type corporatif et de laisser notamment aux assurances la possibilité de recourir aux experts, soit sous forme de mandataires, soit en qualité de salariés,

ainsi qu'ils le font actuellement, à condition de recruter ces professionnels parmi les personnes ayant vu leur qualification reconnue par un brevet national.

Elle juge, en effet, nécessaire de tenir compte des conditions actuelles de l'exercice de l'expertise et elle a noté en particulier que les compagnies mutualistes marquent une préférence pour la solution du salariat alors que la plupart des autres sociétés recourent à la fois à l'une ou l'autre formule. Seul compte en définitive, pour elle, l'intérêt des assurés dont les dommages doivent pouvoir être couverts le plus équitablement et le plus rapidement possible sans qu'ils aient pour autant à acquitter des primes trop lourdes.

EXAMEN DES ARTICLES

Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.

TITRE PREMIER

Exercice de la profession d'expert
en automobile.

Article premier.

Possède la qualité d'expert en automobile celui qui, en son nom propre ou en tant que salarié, exerce à titre principal ou accessoire la profession comportant les activités suivantes :

1° Expertiser pour le compte des tribunaux, des administrations et organismes publics ou privés et des particuliers, tous dommages causés aux véhicules automobiles, industriels et commerciaux, tracteurs, motocyclettes, cycles et leurs dérivés, procéder à toutes les opérations et études nécessaires à la détermination de la valeur de ces dommages et à leur réparation, et des éléments nécessaires à l'étude des responsabilités engagées ;

2° Déterminer, à la demande de toute personne publique ou privée, morale ou physique, la valeur des véhicules mentionnés à l'alinéa précédent ;

3° Procéder à l'examen technique de ces véhicules ;

4° Effectuer toutes études techniques relatives à l'automobile et aux autres moyens de transport terrestres individuels.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

TITRE PREMIER

Exercice de la profession d'expert
en automobile.

Article premier.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Texte proposé
par la Commission.

TITRE PREMIER

Exercice de la profession d'expert
en automobile.

Article premier.

La profession d'expert en automobile comporte les activités suivantes :

1° *Expertise* pour le compte des tribunaux, des administrations et organismes publics ou privés et des particuliers, de tous dommages causés aux véhicules automobiles, industriels et commerciaux, tracteurs, motocyclettes, cycles et leurs dérivés ainsi que toutes opérations et études nécessaires à la détermination de la valeur de ces dommages et à leur réparation, et des éléments nécessaires à l'étude des responsabilités engagées ;

2° *Détermination*, à la demande de toute personne publique ou privée, morale ou physique, de la valeur des véhicules mentionnés à l'alinéa précédent ;

3° Examen technique de ces véhicules ;

4° Toutes études techniques relatives à l'automobile et aux autres moyens de transport terrestres individuels.

Commentaires. — Au cours de l'examen de la proposition de loi par l'Assemblée Nationale, M. Henri Baudoin, présentant l'avis de la Commission des Lois, demanda la suppression de cet article. Il estimait, en effet, que l'objet du texte devait être limité à la seule protection du titre d'expert en automobile, ce qui excluait toute

référence à l'organisation de la profession. Malgré l'appui donné à cette thèse par le Gouvernement, l'Assemblée repoussa cet amendement et adopta, sans modification, le texte proposé par la Commission de la Production et des Echanges.

Votre commission ne conteste pas la nécessité de définir les activités qui qualifient l'exercice de la profession d'expert en automobile. Elle observe toutefois que l'on parle dans cet article de la qualité d'expert, dans l'article 2 du titre d'expert et dans l'article 3 des experts brevetés et que ces expressions différentes peuvent prêter à confusion ; elle estime donc préférable, *sans modifier le texte quant au fond*, d'énumérer les activités qui caractérisent l'expertise en automobile.

Par ailleurs, elle n'a pas jugé utile de préciser que cette profession pouvait être exercée par les experts, en leur nom propre ou en tant que salarié, à titre principal ou accessoire.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 2.

Nul ne peut porter le titre d'expert en automobile ni exercer les activités prévues aux 1° et 2° de l'article premier ci-dessus s'il n'est détenteur du brevet délivré dans des conditions fixées par décret.

Cette disposition n'est pas opposable aux services de l'Etat qui restent libres de désigner comme expert toute personne de leur choix pour les véhicules dont ils sont comptables. Elle n'est pas opposable non plus aux juridictions de tous ordres.

Nul ne peut être breveté expert en automobile s'il ne remplit les conditions suivantes :

1° N'avoir subi aucune condamnation pour des faits contraires à la probité ou aux bonnes mœurs et jouir de tous ses droits civiques ;

2° Justifier de cinq années au moins de pratique, compte non tenu, le cas échéant, des années d'apprentissage dans la réparation d'automobiles comme technicien ou à un poste de responsabilité technique, ou de la possession d'un diplôme techni-

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 2.

Nul ne peut porter le titre d'expert en automobile s'il n'est détenteur du brevet délivré dans des conditions fixées par décret.

Conforme.

Supprimé.

Supprimé.

Supprimé.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 2.

Ont la qualité d'expert breveté en automobile, les personnes ayant satisfait à un examen théorique et pratique dont les conditions d'accès et le programme sont définis par décret.

Cette disposition n'est pas opposable aux services de l'Etat qui restent libres de désigner comme expert toute personne de leur choix pour les véhicules dont ils sont comptables.

Suppression conforme.

Suppression conforme.

Suppression conforme.

Texte proposé par la Commission de la Production et des Echanges.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
que figurant sur une liste établie dans des conditions fixées par dé- cret ;		
3° Justifier d'une année au moins de stage chez un expert breveté ;	<i>Supprimé.</i>	Suppression conforme.
4° Avoir satisfait à un examen à l'issue du stage prévu à l'alinéa pré- cédent, passé dans les cinq années qui précèdent la délivrance du brevet.	<i>Supprimé.</i>	Suppression conforme.

Commentaires. — Comme nous l'avons indiqué précédemment, le premier alinéa de cet article constituait la clé de voûte du texte proposé par la Commission de la Production et des Echanges puisque, après avoir indiqué les conditions dans lesquelles pourrait être acquis le titre d'expert en automobile, il précisait que seuls les titulaires de ce titre auraient le droit d'exercer les activités énumérées à l'article premier.

Mais, ainsi que nous l'avons déjà vu, l'Assemblée Nationale a finalement accepté, à la demande du Gouvernement, de renoncer à accorder aux experts « brevetés » cette sorte de monopole d'exercice de l'expertise.

Après avoir longuement examiné ce problème, votre commission a estimé que la proposition de loi perdrait toute signification pratique si elle se bornait à créer une sorte de catégorie de « super-experts » tout en laissant aux personnes ne bénéficiant pas de ce titre la possibilité d'exercer librement et sans garantie particulière les mêmes activités. C'est pourquoi elle a jugé que la qualité d'expert devra en quelque sorte être certifiée par un examen théorique et pratique dont il appartiendra au Gouvernement de fixer les modalités.

Votre commission a considéré par ailleurs que cette qualification des experts constituait pour eux la meilleure garantie d'indépendance et d'impartialité, et ce, dans l'intérêt bien compris des compagnies d'assurances qui les mandatent et des assurés dont les intérêts nous apparaissent primordiaux en la matière.

Enfin, s'il nous est apparu logique que les services de l'Etat (gendarmerie, P. T. T., etc.) « restent libres de désigner comme expert toute personne de leur choix pour les véhicules dont ils sont comptables », nous ne voyons pas bien les raisons pour lesquelles

les « juridictions de tous ordres » ne devraient pas faire appel à des experts agréés. C'est pourquoi, sous réserve d'explications complémentaires qui pourraient nous être fournies à ce propos, nous vous proposons de supprimer la dernière phrase du second alinéa de cet article : « Elle n'est pas opposable... ordres ».

Texte proposé par la Commission de la Production et des Echanges.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
—	—	—
Art. 3.	Art. 3.	Art. 3.
L'expert breveté peut exercer la profession à l'un ou plusieurs des titres suivants :	Conforme.	<i>Supprimé.</i>
1° Librement pour son compte ;	Conforme.	
2° Pour le compte d'un expert breveté ;	Conforme.	
3° Dans le cadre ou comme salarié d'une association, société ou groupement au sein duquel la majorité est détenue par un ou plusieurs experts brevetés ;	Conforme.	
4° Au sein et pour le compte d'organismes d'expertise agréés par le Ministère intéressé et dans les conseils d'administration desquels les experts détiennent au moins le tiers des sièges ;	Conforme.	
5° En qualité de conseil attaché à une société ou à un organisme et chargé principalement à ce titre de contrôler d'une façon habituelle les travaux des experts qu'ils mandatent habituellement.	Conforme.	

Commentaires. — Cet article précise les conditions dans lesquelles les experts en automobile peuvent exercer leur profession.

Nous ne voyons pas bien l'utilité de telles dispositions qui se justifieraient à la rigueur s'il s'agissait de définir, de manière limitative, les conditions d'usage d'un titre mais qui nous semblent sans objet, à partir du moment où nous avons estimé que la proposition de loi devait viser *l'organisation même* de la profession, comme l'indique d'ailleurs son intitulé.

En effet, la loi n'a pas, à notre avis, à préciser les modalités d'exercice d'une profession et, en voulant énumérer toutes les situations, on risque de plus d'en oublier et de limiter ainsi la portée du texte.

Nous avons noté, par exemple, que le cas des salariés des compagnies d'assurances a, volontairement ou non, été omis alors que plus de 500 experts travaillant pour le compte du B. C. A. se trouvent pratiquement dans cette situation.

Pour ces motifs, nous vous proposons d'abroger purement et simplement cet article.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 4.

Les experts en automobile, les organismes d'experts en automobile, les experts stagiaires en automobile doivent observer les règles édictées par la présente loi, ainsi que celles qui sont contenues dans le Code des devoirs professionnels.

Ils sont tenus au secret professionnel sous les peines prévues à l'article 378 du Code pénal.

Ils en sont toutefois déliés dans le cas de poursuites judiciaires exercées contre eux et lorsqu'ils sont appelés à témoigner devant les tribunaux.

Sauf dans les cas où l'administration est partie au litige, ils sont tenus de donner gratuitement communication aux services publics qui leur en font la demande de tous documents concernant les affaires de leur compétence visées à l'article premier de la présente loi.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 4.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 4.

Supprimé.

Commentaires. — Ainsi que l'a fait observer M. Henri Baudoin qui présentait, à l'Assemblée Nationale, l'avis de la Commission des Lois, les dispositions de cet article sont manifestement de droit commun et il n'apparaît donc pas nécessaire de les faire figurer dans ce texte.

En se référant à l'article 378 du Code pénal qui traite du secret professionnel de façon à la fois très complète et très souple, votre commission observe, par ailleurs, qu'il serait abusif de dire que les experts en automobile sont, en tant que tels, tenus au secret

professionnel alors, qu'à l'évidence, la plupart de leurs actes peuvent être divulgués sans inconvénient pour personne et n'ont donc pas de caractère secret au sens juridique du terme.

Pour ces raisons, votre commission vous propose de supprimer cet article.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 5.

Qu'il exerce pour son propre compte ou pour celui d'autrui, l'expert breveté assume la responsabilité de ses opérations pour laquelle il doit se garantir.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 5.

Conforme.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 5.

L'expert en automobile doit se garantir contre les conséquences pécuniaires des actes qui engagent sa responsabilité civile professionnelle.

Commentaires. — L'expert en automobile ne donne le plus souvent qu'un avis et, à ce titre, il ne peut être tenu pour responsable de l'évaluation des dommages qu'il effectue, celle-ci pouvant être entérinée ou contestée par la compagnie d'assurances qui le mandate.

Cependant, l'expert peut être tenu pour responsable de certaines estimations faites pour le compte de particuliers ou de certificats de garantie délivrés par eux attestant, par exemple, le bon fonctionnement d'un véhicule. A ce titre, il est donc normal que les experts aient à se garantir contre d'éventuelles erreurs qui pourraient leur être imputées.

Cette disposition ne saurait cependant s'appliquer qu'aux experts agissant pour leur propre compte. C'est pourquoi nous vous proposons de supprimer la référence aux personnes travaillant pour autrui et de dire simplement que les experts doivent se garantir dans la mesure où leur responsabilité professionnelle se trouve engagée.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 6.

Quiconque exerce illégalement la profession d'expert est puni des peines édictées à l'article 259, alinéas 1, 2, 5 et 6 du Code pénal.

Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa de l'article 2 de la présente loi, exerce illégalement la profession d'expert celui qui exerce les activités mentionnées aux 1° et 2° de l'article premier de la présente loi, sans être titulaire du brevet d'expert à moins qu'il n'ait été admis au stage prévu à l'article 2.

Est également considéré comme exerçant illégalement la profession d'expert celui qui, suspendu ou révoqué, continue à exercer la profession.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 6.

Celui qui, illégalement, aura fait usage ou se sera réclamé du titre d'expert en automobile sera puni des peines prévues à l'article 259, alinéa 2, du Code pénal sans préjudice de l'application des dispositions des alinéas 5 et 6 dudit article.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 6.

Celui qui, illégalement, aura fait usage ou se sera réclamé de la *qualité* d'expert en automobile sera puni des peines prévues à l'article 259, alinéa 2, du Code pénal sans préjudice de l'application des dispositions des alinéas 5 et 6 dudit article.

Commentaires. — Cet article n'appelle pas de notre part d'observations particulières. Toutefois, pour les raisons déjà exposées, nous vous proposons de remplacer les mots : « titre d'expert », par ceux de : « qualité d'expert ».

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 6 bis (nouveau).

Le tribunal saisi d'une poursuite à l'encontre d'un expert en automobile pour des faits constituant un manquement à l'honneur ou à la probité pourra, à titre de peine complémentaire, interdire, temporairement ou définitivement, le port du titre d'expert en automobile.

Art. 6 bis (nouveau).

Le tribunal saisi d'une poursuite à l'encontre d'un expert en automobile pour des faits constituant un manquement à l'honneur ou à la probité pourra, à titre de peine complémentaire, *lui* interdire, temporairement ou définitivement, *l'exercice de cette profession*.

Commentaires. — Comme nous l'avons indiqué précédemment, la rédaction adoptée par l'Assemblée Nationale donnerait à penser qu'une personne ayant manqué à l'honneur ou à la probité pourrait

se voir interdire le droit de porter le titre d'expert en automobile et continuer cependant d'exercer les activités correspondantes. Pour éviter cette interprétation, nous estimons préférable de préciser que le tribunal pourra, dans ce cas, interdire temporairement ou définitivement à l'intéressé *l'exercice de la profession d'expert en automobile*.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 7.

La qualité d'expert en automobile est incompatible avec la détention d'une charge d'officier public ou ministériel, avec toutes occupations professionnelles en rapport avec l'activité automobile (production, fabrication, vente, réparation, mandat commercial, recours, contentieux, assurances. etc.) ou tous actes de nature à porter atteinte à son indépendance, sauf dans le cas de missions temporaires pour le compte de l'Etat, d'une collectivité publique ou d'une juridiction.

Dans le cadre de leur compétence, les experts peuvent remplir les fonctions d'arbitre, donner des consultations et participer à des activités d'enseignement.

Toute publicité personnelle est interdite.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 7.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 7.

La qualité d'expert en automobile est incompatible avec la détention d'une charge d'officier public ou ministériel, avec *l'exercice d'activités touchant à la production, la vente, la location, la réparation et la représentation de véhicules automobiles et de pièces accessoires*, avec *l'exercice de la profession d'assureur* ou tous actes de nature à porter atteinte à son indépendance.

Conforme.

Toute publicité commerciale leur est interdite.

Commentaires. — Il est à peine nécessaire de souligner l'importance de cet article qui traite des *incompatibilités* entre l'exercice de la profession d'expert en automobile et un certain nombre d'activités. La rédaction adoptée par l'Assemblée Nationale nous apparaît avoir complètement traité ce problème. Nous avons été amenés cependant à modifier quelque peu le texte en éliminant la référence à « toutes occupations professionnelles en rapport avec l'activité automobile », car cette appellation trop générale englobait en fait l'expertise automobile elle-même. Nous avons estimé par ailleurs que le terme de « représentation » pouvait remplacer avantageusement celui de mandat commercial.

Votre commission a également jugé excessif d'interdire aux experts le recours contentieux, les cas d'incompatibilité lui apparaissant suffisamment complétés par les mots « tous actes de nature à porter atteinte à son indépendance ».

De plus, nous n'avons pas bien compris le sens de la restriction, figurant à la fin du premier alinéa, concernant « le cas des missions temporaires pour le compte de l'Etat et d'une collectivité publique ou d'une juridiction » ; c'est pourquoi, sous réserve de précisions complémentaires, nous vous proposons de supprimer ce membre de phrase.

Enfin, votre commission observe que l'interdiction faite aux experts de recourir à toute publicité personnelle pourrait conduire à leur contester, par exemple, le droit de faire connaître leur installation ou leur changement de résidence. Elle a jugé, dans ces conditions, préférable de substituer au qualificatif: « personnelle » celui moins restrictif de « commerciale ».

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

TITRE II

**Dispositions transitoires
et diverses.**

Art. 8.

Sont détenteurs de droit du brevet professionnel les experts ayant exercé la profession à titre principal pendant au moins trois ans sans interruption et remplissant en outre l'une des conditions suivantes à la date de promulgation de la présente loi :

a) Etre agréé par le groupement technique des compagnies d'assurances et figurer sur l'état publié par cet organisme ;

b) Etre titulaire d'un diplôme figurant sur une liste qui sera établie dans des conditions fixées par décret ;

c) Etre patenté ou salarié en qualité d'expert depuis au moins trois ans.

Toutefois, les experts mentionnés à l'alinéa précédent devront avoir satisfait à un examen professionnel

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

TITRE II

**Dispositions transitoires
et diverses.**

Art. 8.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

**Texte proposé
par la Commission.**

TITRE II

**Dispositions transitoires
et diverses.**

Art. 8.

Par dérogation aux dispositions de l'article 2 et pendant une période transitoire prenant fin un an après la date de publication du décret pris en application de la présente loi, peuvent être agréées en qualité d'experts en automobile les personnes ayant exercé, pendant trois ans au moins sans interruption, l'une des activités énumérées à l'article premier.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

de contrôle. Les experts exerçant la profession depuis au moins cinq ans sans interruption et dont les critères de notoriété et d'honorabilité sont particulièrement éminents pourront être dispensés de cet examen.

Pendant une période d'une année à compter de la date de promulgation de la présente loi, peuvent obtenir le brevet professionnel les experts ne remplissant pas les conditions visées aux alinéas ci-dessus, mais pouvant justifier qu'ils satisfont aux exigences suivantes :

1° Jouir d'une honorabilité parfaite ;

2° Avoir exercé la profession pendant une année avec compétence ;

3° Etre âgé de vingt-cinq ans révolus ;

4° Avoir satisfait à un examen théorique et pratique dans des conditions déterminées par décret.

Conforme.

Conforme.

Commentaires. — La nécessité de régler aussi libéralement que possible la situation des personnes exerçant actuellement la profession d'experts en automobile a conduit les auteurs de la proposition de loi et l'Assemblée Nationale à proposer un certain nombre de formules prenant en considération l'ancienneté professionnelle, l'agrément par certains organismes tels que le G.T.A. et la détention de certains diplômes.

A cet ensemble de conditions quelque peu hétérogènes, nous estimons préférable de substituer la possibilité pour les personnes ayant exercé la profession d'expert en automobile de se voir reconnaître cette qualité à la seule condition d'avoir exercé pendant trois ans au moins, sans interruption, l'une des activités énumérées à l'article premier.

En ce qui concerne le délai d'un an au cours duquel se trouve ouverte cette possibilité d'agrément, nous avons jugé nécessaire de le faire courir à partir de la date de la parution du décret pris en application de la loi pour éviter que les intéressés ne puissent être pénalisés par le retard apporté éventuellement par le Gouvernement à la mise au point de ce texte.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 9.

Les experts ne remplissant pas les conditions visées à l'article 8 ci-dessus peuvent être autorisés à exercer leur profession pendant une période transitoire d'une année à dater de la publication de la présente loi.

Les experts qui n'auraient pas obtenu le brevet professionnel à l'expiration de l'année transitoire devront achever, dans le délai de six mois, les opérations dont ils sont chargés.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 9.

Conforme.

Conforme.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 9.

Supprimé.

Commentaires. — Nous n'avons pas cru nécessaire de retenir cet article dont les dispositions nous paraissent ressortir du domaine réglementaire. Nous vous en proposons donc la suppression.

**Texte proposé
par la Commission de la Production
et des Echanges.**

Art. 10.

Un décret fixera les modalités d'application de la présente loi. Celle-ci est applicable dans les territoires d'outre-mer.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 10.

Un décret fixera les modalités d'application de la présente loi.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 10.

Conforme.

Commentaires. — Cet article n'appelle de notre part aucune observation.

*
* *

Sous réserve des amendements ci-dessous, votre commission vous demande d'adopter la proposition de loi votée par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

TITRE PREMIER

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

La profession d'expert en automobile comporte les activités suivantes :

1° Expertise pour le compte des tribunaux, des administrations et organismes publics ou privés et des particuliers, de tous dommages causés aux véhicules automobiles, industriels et commerciaux, tracteurs, motocyclettes, cycles et leurs dérivés, ainsi que toutes opérations et études nécessaires à la détermination de la valeur de ces dommages et à leur réparation, et des éléments nécessaires à l'étude des responsabilités engagées ;

2° Détermination à la demande de toute personne publique ou privée, morale ou physique, de la valeur des véhicules mentionnés à l'alinéa précédent ;

3° Examen technique de ces véhicules ;

4° Toutes études techniques relatives à l'automobile et aux autres moyens de transport terrestres individuels.

Art. 2.

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

Ont la qualité d'expert breveté en automobile, les personnes ayant satisfait à un examen théorique et pratique dont les conditions d'accès et le programme sont définis par décret.

Amendement : Supprimer la dernière phrase du deuxième alinéa de cet article.

Art. 3.

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 4.

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 5.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

L'expert en automobile doit se garantir contre les conséquences pécuniaires des actes qui engagent sa responsabilité civile professionnelle.

Art. 6.

Amendement : A la deuxième ligne de cet article remplacer les mots :

du titre d'expert.

par les mots :

de la qualité d'expert.

Art. 6 bis (nouveau).

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Le tribunal saisi d'une poursuite à l'encontre d'un expert en automobile pour des faits constituant un manquement à l'honneur ou à la probité pourra, à titre de peine complémentaire, lui interdire, temporairement ou définitivement, *l'exercice de cette profession.*

Art. 7.

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

La qualité d'expert en automobile est incompatible avec la détention d'une charge d'officier public ou ministériel, *avec l'exercice d'activités touchant à la production, la vente, la location, la réparation et la représentation de véhicules automobiles et de pièces accessoires, avec l'exercice de la profession d'assureur ou tous actes de nature à porter atteinte à son indépendance.*

Amendement : Au troisième alinéa de cet article remplacer le mot :

personnelle.

par le mot :

commerciale.

Art. 8.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Par dérogation aux dispositions de l'article 2 et pendant une période transitoire prenant fin un an après la date de publication du décret pris en application de la présente loi, peuvent être agréées en qualité d'experts en automobile les personnes ayant exercé, pendant trois ans au moins sans interruption, l'une des activités énumérées à l'article premier.

Art. 9.

Amendement : Supprimer cet article.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

TITRE PREMIER

Exercice de la profession d'expert en automobile.

Article premier.

Possède la qualité d'expert en automobile celui qui, en son nom propre ou en tant que salarié, exerce, à titre principal ou accessoire, la profession comportant les activités suivantes :

1° Expertiser pour le compte des tribunaux, des administrations et organismes publics ou privés et des particuliers, tous dommages causés aux véhicules automobiles, industriels et commerciaux, tracteurs, motocyclettes, cycles et leurs dérivés, procéder à toutes les opérations et études nécessaires à la détermination de la valeur de ces dommages et à leur réparation, et des éléments nécessaires à l'étude des responsabilités engagées ;

2° Déterminer, à la demande de toute personne publique ou privée, morale ou physique, la valeur des véhicules mentionnés à l'alinéa précédent ;

3° Procéder à l'examen technique de ces véhicules ;

4° Effectuer toutes études techniques relatives à l'automobile et aux autres moyens de transport terrestres individuels.

Art. 2.

Nul ne peut porter le titre d'expert en automobile s'il n'est détenteur du brevet délivré dans des conditions fixées par décret.

Cette disposition n'est pas opposable aux services de l'Etat, qui restent libres de désigner comme expert toute personne de leur choix pour les véhicules dont ils sont comptables. Elle n'est pas opposable non plus aux juridictions de tous ordres.

Art. 3.

L'expert breveté peut exercer la profession à l'un ou plusieurs des titres suivants :

- 1° Librement pour son compte ;
- 2° Pour le compte d'un expert breveté ;
- 3° Dans le cadre ou comme salarié d'une association, société ou groupement au sein duquel la majorité est détenue par un ou plusieurs experts brevetés ;
- 4° Au sein et pour le compte d'organismes d'expertise agréés par le Ministère intéressé et dans les conseils d'administration desquels les experts détiennent au moins le tiers des sièges ;
- 5° En qualité de conseil attaché à une société ou à un organisme et chargé principalement, à ce titre, de contrôler d'une façon habituelle les travaux des experts qu'ils mandatent habituellement.

Art. 4.

Les experts en automobile, les organismes d'experts en automobile, les experts stagiaires en automobile, doivent observer les règles édictées par la présente loi, ainsi que celles qui sont contenues dans le Code des devoirs professionnels.

Ils sont tenus au secret professionnel sous les peines prévues à l'article 378 du Code pénal.

Il en sont toutefois déliés dans le cas de poursuites judiciaires exercées contre eux et lorsqu'ils sont appelés à témoigner devant les tribunaux.

Sauf dans les cas où l'administration est partie au litige, ils sont tenus de donner gratuitement communication aux services publics qui leur en font la demande, de tous documents concernant les affaires de leur compétence visées à l'article premier de la présente loi.

Art. 5.

Qu'il exerce pour son propre compte ou pour celui d'autrui, l'expert breveté assume la responsabilité de ses opérations, pour laquelle il doit se garantir.

Art. 6.

Celui qui, illégalement, aura fait usage ou se sera réclamé du titre d'expert en automobile sera puni des peines prévues à l'article 259, alinéa 2, du Code pénal sans préjudice de l'application des dispositions des alinéas 5 et 6 dudit article.

Art. 6 *bis* (nouveau).

Le tribunal saisi d'une poursuite à l'encontre d'un expert en automobile pour des faits constituant un manquement à l'honneur ou à la probité pourra, à titre de peine complémentaire, interdire, temporairement ou définitivement, le port du titre d'expert en automobile.

Art. 7.

La qualité d'expert en automobile est incompatible avec la détention d'une charge d'officier public et ministériel, avec toutes occupations professionnelles en rapport avec l'activité automobile (production, fabrication, vente, réparation, mandat commercial, recours contentieux, assurances, etc.) ou tous actes de nature à porter atteinte à son indépendance, sauf dans le cas de missions temporaires pour le compte de l'Etat, d'une collectivité publique ou d'une juridiction.

Dans le cadre de leur compétence, les experts peuvent remplir les fonctions d'arbitre, donner des consultations et participer à des activités d'enseignement.

Toute publicité personnelle est interdite.

TITRE II

Dispositions transitoires et diverses.

Art. 8.

Sont détenteurs de droit du brevet professionnel les experts ayant exercé la profession à titre principal pendant au moins trois ans sans interruption et remplissant en outre l'une des conditions suivantes à la date de promulgation de la présente loi :

- a) Etre agréé par le groupement technique des compagnies d'assurances et figurer sur l'état publié par cet organisme ;
- b) Etre titulaire d'un diplôme figurant sur une liste qui sera établie dans des conditions fixées par décret ;
- c) Etre patenté ou salarié en qualité d'expert depuis au moins trois ans.

Toutefois, les experts mentionnés à l'alinéa précédent devront avoir satisfait à un examen professionnel de contrôle. Les experts exerçant la profession depuis au moins cinq ans sans interruption et dont les critères de notoriété et d'honorabilité sont particulièrement éminents pourront être dispensés de cet examen.

Pendant une période d'une année à compter de la date de promulgation de la présente loi, peuvent obtenir le brevet professionnel les experts ne remplissant pas les conditions visées aux alinéas ci-dessus, mais pouvant justifier qu'ils satisfont aux exigences suivantes :

- 1° Jouir d'une honorabilité parfaite ;
- 2° Avoir exercé la profession pendant une année avec compétence ;
- 3° Etre âgé de vingt-cinq ans révolus ;
- 4° Avoir satisfait à un examen théorique et pratique dans des conditions déterminées par décret.

Art. 9.

Les experts ne remplissant pas les conditions visées à l'article 8 ci-dessus peuvent être autorisés à exercer leur profession pendant une période transitoire d'une année à dater de la publication de la présente loi.

Les experts qui n'auraient pas obtenu le brevet professionnel à l'expiration de l'année transitoire devront achever, dans le délai de six mois, les opérations dont ils sont chargés.

Art. 10.

Un décret fixera les modalités d'application de la présente loi.