

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)**

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

Rejeté

**AMENDEMENT****N ° 3441**

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cinieri, Mme Bonnivard, Mme Louwagie, M. Bazin, Mme Anthoine, Mme Dalloz, M. Viala, M. Straumann, M. Pauget, M. Ramadier, M. Hetzel, M. de la Verpillière, M. Leclerc, Mme Beauvais, M. Lurton, M. de Ganay, Mme Meunier et M. Descoeur

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 31 BIS, insérer l'article suivant:**

Après le I *bis* de l'article L. 326-6 du code de la route, il est inséré un I *ter* ainsi rédigé :

« I *ter* – En dehors des procédures réglementaires faisant intervenir obligatoirement un expert pour le suivi des travaux de remise en état d'un véhicule, lors d'une réparation consécutive à un sinistre automobile, le missionnement d'un expert en automobile est de la seule initiative de l'assuré propriétaire du véhicule sinistré, s'il souhaite en missionner un ou, s'il donne son accord, de son conducteur. L'assuré, ou le conducteur du véhicule désigné par l'assuré, choisit librement son expert parmi ceux figurant sur la liste nationale des experts automobile en application de l'article L. 326-3 du code de la route.

« En cas de désaccord du réparateur ou de l'assureur, portant sur les conclusions techniques ou sur le coût des réparations de l'expert, le réparateur comme l'assureur dudit véhicule, ont la faculté de mandater à leur tour un expert, afin d'engager une expertise contradictoire. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Loi Consommation du 17 mars 2014 a permis aux assurés de gagner de nouveaux droits d'indépendance vis-à-vis de leur société d'assurance, en cas de sinistre. Cependant, elle entraîne de véritables difficultés pour les professionnels de la réparation automobile, qui se répercutent in fine sur l'assuré.

En effet, lors d'un sinistre automobile couvert par une garantie d'assurance, l'assureur mandate un expert en automobile, au motif qu'il en supporte l'indemnisation. Or, dès lors que l'expert est

mandaté en premier rang par un assureur qui le rémunère également, le respect des règles d'indépendance de l'expertise par rapport aux professionnels de l'automobile, mais aussi par rapport aux assureurs, n'est plus effective.

Cette situation de subordination des experts aux assureurs entraîne une absence de dialogue réellement contradictoire avec le réparateur, et une imposition des prix de réparation d'entreprises relevant pourtant du secteur concurrentiel marchand. Cette situation pouvant aller jusqu'à la gestion de fait, puisque de plus en plus d'experts imposent les approvisionnements en intrants ainsi que les prix à facturer d'entreprises tierces à leurs propres exploitations.

C'est ainsi que les experts font l'objet d'instructions formelles de la part des assureurs, qui leur indiquent les coûts moyens des sinistres à ne pas dépasser. Ces coûts sont d'ailleurs considérés comme objectifs à atteindre dans leurs relations économiques aux réparateurs, que ceux-ci soient ou non agréés.

Or, le devoir de conseil aux automobilistes, comme l'obligation de résultats, ne pèsent ni sur l'assureur ni sur l'expert qu'il missionne, mais bien sur les seuls réparateurs tenus légalement d'en assumer la charge en cas de défaut sur la réparation.

En outre, la minoration des coûts réels de réparation emporte de véritables risques en termes de qualité de la réparation et de sécurité routière. Dans un contexte de développement technologique très important dans le secteur automobile et d'obligation réglementaires diverses, entraînant une hausse inexorable des coûts des facteurs de production incompressibles (équipements, produits peinture, habilitations climatisation, véhicules électriques, montées des compétences requises, etc.), se forment de véritables enjeux en matière de pérennité des milliers d'entreprises de l'automobile, rendues incapables d'œuvrer sous une telle pression économique. Les réparateurs situés au bout de la chaîne de valeur sont dans le même temps les plus importants contributeurs à cette valeur ajoutée de la réparation.

Pour garantir une réelle indépendance des experts automobile, visée à l'article L326-6 du code de la route, maintenir la qualité et la sécurité des réparations sans renchérir la charge globale de gestion des sinistres, cet amendement propose d'interdire tout primo-mandat d'un expert en automobile par un assureur, dans le cadre d'un accident garanti ou pas par ce dernier.

Seul l'assuré, dès lors qu'il le souhaite, aurait la faculté de primo-missionner un expert pour évaluer les dommages, le coût de remise en état de son véhicule et le suivi des travaux. Cette disposition permettrait en outre de redonner à l'automobiliste, seul propriétaire du véhicule sinistré et s'étant acquitté d'une prime d'assurance automobile, ses droits fondamentaux d'être réellement représenté par un co-garant technique et économique en la personne d'un expert en automobile qu'il aura librement choisi, inscrit sur la liste nationale.