

Experts : le Code de déontologie adopté par l'ANEA déçoit le SEAI

lundi, 11 avril 2016

Le 18 mars dernier, l'assemblée générale de l'ANEA a adopté un "Code de déontologie de l'expert en automobile", conformément à la promesse lancée l'an dernier [lors du 9^e congrès](#) de l'Alliance. Mais face à ce texte riche de 64 articles, le Syndicat des experts en automobile indépendants (SEAI) conteste : ledit code, conçu par la seule ANEA, ne saurait s'appliquer à l'ensemble de la profession et n'irait pas assez loin dans la définition d'un expert libre et affranchi des conflits d'intérêt avec les donneurs d'ordres...

Cliquez sur l'image pour télécharger le communiqué.

« *Déontologie et expertise en automobile : du nouveau ? Certainement pas.* » Le Syndicat des experts en automobile indépendants ([SEAI](#)) conteste les avancées que promet le "Code de déontologie de l'expert en automobile" (téléchargeable [ici](#)) édité par l'[ANEA](#) et adopté lors de son assemblée générale du 18 mars dernier. Malgré ses 64 articles, ledit code ne satisfait pas la jeune organisation professionnelle du SEAI. D'abord, parce qu'il n'a été conçu que par l'ANEA et voté par les seuls experts adhérents de l'ANEA. « *Le "code de déontologie" présenté par l'ANEA concerne ses adhérents et ses adhérents seulement et ne saurait être représentatif de la profession* », affirme ainsi le SEAI dans un communiqué mais rendu public cette semaine.

Pourtant, l'article 2 de la section 1 dudit code précise que le texte se prévaut de la Fédération internationale des experts en automobile ([FIEA](#)). « *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* », peut-on y lire, en effet. Une FIEA à laquelle le SEAI affirme sa préférence : « *le seul code*

de déontologie connu et reconnu par la profession est celui de la Fédération Internationale des Experts en Automobile (FIEA.), édicté au congrès de Paris en 1980 ».

En effet, la FIEA, autrement plus ancienne que l'ANEA, a le mérite de regrouper bon nombre d'organisations professionnelles européennes représentatives du métier d'expert. Ce faisant, elle peut revendiquer un nombre incomparable d'adhérents, travaillant dans des pays, comme l'Allemagne, par exemple, où l'expertise en automobile est beaucoup moins cadenassée et pressurisée par les compagnies et mutuelles d'assurances. Et où l'expert peut plus facilement se prévaloir de l'adjectif "indépendant".

Un texte timoré

« Le texte de l'ANEA n'apporte rien de nouveau, au travers de sa lecture, à ce que les experts pratiquent aujourd'hui, en termes de discrétion, professionnalisme, célérité, confidentialité, lutte contre la fraude et les conflits d'intérêts, avec chaque jour le souci de la sécurité des personnes... », déplore le SEAI dans son communiqué. Le Code de déontologie voté par l'ANEA a beau rappeler l'article [L. 326-6 I](#) du code de la route, comporter un article sur les conflits d'intérêt, sur l'impartialité, sur le mandat confié à l'expert, sur l'expert-conseil d'assurance, le texte ne va pas assez loin au sens du SEAI.

« Concernant l'indépendance, tout le débat porte sur l'affirmation, qui devrait être gravée dans le marbre, que l'expert en automobile, technicien confirmé et rigoureux, est habilité à recevoir toutes sortes de missions collisions de la part du propriétaire du véhicule, victime ou responsable d'un accident, et que le règne des cabinets nantis par les rachats de porte feuilles de clientèles ainsi que la connivence avec les assureurs ne doivent être qu'un lointain souvenir... » souligne le SEAI. Ainsi, le Code édicté par l'ANEA oublierait l'essentiel : replacer l'automobiliste au centre de l'attention des professionnels de l'expertise... et s'en tenir à son rôle de technicien, aux côtés du réparateur, comme l'assureur doit s'en tenir à son rôle d'indemniser le préjudice subi.

L'automobiliste non plus "client" mais "mandant"

Chose sur laquelle le SEAI insiste et sur laquelle l'ANEA ne revient pas dans son Code, c'est la place centrale laissée à l'automobiliste et son droit à mandater lui-même l'expert, ce qu'aucune loi française n'interdit mais que l'usage contractuel a trop laissé aux compagnies et mutuelles d'assurance, voire aux plateformes de gestion de sinistres : *« le propriétaire victime ou responsable d'un accident, d'un litige, ou soucieux de la valeur d'un véhicule terrestre à moteur est libre de mandater l'expert de son choix. Il en devient le mandant, et non le client »*.

Pour le SEAI, il manque au Code de déontologie voté par l'ANEA la mention que *« l'assureur est l'organisme collecteur des primes et l'organe de règlement du préjudice, sur la base du rapport d'expertise établi dans le respect de la déontologie »*. Le syndicat d'experts indépendants insiste aussi sur le fait que *« l'expert en automobile est le technicien, en charge de la mission confiée, qui définit le quantum du préjudice, contrairement avec un autre technicien, le réparateur »*.

Plus de missions pour les jeunes diplômés

Enfin, le SEAI s'inquiète de la possibilité pour les jeunes diplômés en expertise en automobile de pouvoir exercer la totalité des missions dévolues à l'expert tout en revendiquant leur indépendance des donneurs

d'ordres, ce qui, selon le jeune syndicat, ne serait pas le cas. « *Un jeune expert qui s'installe aujourd'hui doit pouvoir être assuré de mandats venant de tous horizons, précise le communiqué. Pourquoi les experts, en assurant leur réelle indépendance, ne seraient-ils cantonnés qu'au recours direct, aux suivis VEI, V.E., [à l'estimation de la] valeur [des véhicules] de collection, à l'aide à l'acquisition d'un véhicule d'occasion, etc.* » et dépourvu de missions d'expertise collision ?

Car en revendiquant leur indépendance et leur droit à être mandaté par l'automobiliste lui-même, les experts libres de tout agrément avec les assureurs doivent encore trop souvent tirer un trait, au moins temporairement, sur les missions collisions, que les assurés délèguent à leur assureur à travers leur contrat.

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite