Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTÈRE**
**DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR**
**ET DE LA RECHERCHE**

Paris le

**Direction générale pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle**

**Service de la stratégie de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle**

**Département de l'architecture et de la qualité des formations de niveau licence**

# N O T E  D E  P R E S E N T A T I O N

L'arrêté qui vous est présenté a pour objet la rénovation du diplôme d'expert en automobile. Il remplace le diplôme d'expert en automobile créé par arrêté du 25 avril 1995 modifié.

Le diplôme d'expert en automobile est le seul accès au métier d'expert en automobile. Les activités de ce métier sont définies par l'article L 326-4 du Code de la route qui vise, en premier lieu, les opérations d'évaluation des dommages subis par les véhicules à moteur et la détermination de leur valeur. Cela couvre non seulement l'expertise des véhicules automobiles, mais aussi les motocycles, les poids lourds, les matériels agricoles….

Le diplôme d'expert en automobile est un diplôme de niveau III. Il comporte trois unités. Seuls les titulaires des unités de contrôle A et B sont autorisés à se présenter à l'unité de contrôle C. Les épreuves composant les unités A et B sont identiques au BTS après-vente automobile et les titulaires de ce BTS en sont donc dispensés.

Pour se présenter à l'unité C les candidats doivent également effectuer un stage de deux ans auprès d'un expert automobile, période durant laquelle ils acquièrent les compétences leur permettant de se présenter aux épreuves constitutives de l'unité C.

A la session 2011 on comptait 184 admis à l'examen du diplôme d'expert en automobile.

Les dispositions de ce projet d'arrêté sont applicables pour une première session en 2014.

Il a obtenu un avis favorable devant la commission professionnelle consultative « métallurgie » du 30 mai 2012.

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère de l'enseignement supérieur
et de la recherche

# PROJET

## Arrêté du

**portant définition du diplôme d'expert en automobile.**

**La ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche**

Vu le Code de l'éducation notamment ses articles L.335-5, R 335-11 ;

Vu le décret n ° 95-493 du 25 avril 1995 portant création et règlement général du diplôme d'expert en automobile ;

Vu l'arrêté du 26 juin 2007 modifié portant définition et fixant les conditions de délivrance du brevet de technicien supérieur « après-vente automobile » ;

La commission professionnelle consultative « métallurgie » en date du 30 mai 2012 ;

Le Conseil supérieur de l'éducation en date ;

Le Conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche en date du ;

## Arrête

**Article 1**

Les compétences, savoirs et savoir-faire exigés pour l'obtention du diplôme d'expert en automobile sont définis dans le référentiel figurant en annexe I du présent arrêté.

**Article 2**

L'examen conduisant à la délivrance du diplôme d'expert en automobile comprend trois unités de contrôle définies en annexe II du présent arrêté.
Les unités de contrôle peuvent être présentées au cours de sessions différentes. Cependant, seuls les titulaires des deux unités de contrôle A et B sont autorisés à se présenter à l'unité de contrôle C.

**Article 3**

Pour s'inscrire à l'unité de contrôle A ou à l'unité de contrôle B du diplôme d'expert en automobile, les candidats doivent remplir les conditions de titre fixées à l'article 5 a) du décret du 25 avril 1995 susvisé.

Pour s'inscrire à l'unité de contrôle C, les candidats doivent en outre remplir, au 1er octobre de l'année de l'examen, les conditions de pratique professionnelle fixées à l'article 5 b) et c) du décret du 25 avril 1995 susvisé. La pratique professionnelle dans la réparation automobile et les activités d'expertise prévues à l'article 5 b) et c) du décret du 25 avril 1995 sont définies à l'annexe III du présent arrêté.

**Article 4**

Les candidats qui ont obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10 sur 20 à l'unité de contrôle A sont déclarés admis à cette unité. Les candidats qui ont obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10 sur 20 à l'unité de contrôle B sont déclarés admis à cette unité.

Les candidats qui ont obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10 sur 20 à chaque épreuve de l'unité de contrôle C sont déclarés admis à cette unité.

Sont réputés admis à l'examen les candidats qui ont obtenu l'unité C.

Les candidats peuvent, s'ils le souhaitent, conserver les notes égales ou supérieures à 10 sur 20 obtenues à une des épreuves constitutives d'une unité de contrôle pendant cinq ans.

Les candidats conservent pendant cinq années suivant la date de l'examen le bénéfice des unités de contrôle auxquelles ils ont été déclarés admis.

**Article 5**

Les candidats titulaires de certains diplômes sont, à leur demande et dans les conditions prévues à l'annexe III du présent arrêté, dispensés de l'unité de contrôle A ou de l'unité de contrôle B du diplôme d'expert en automobile.

**Article 6**

La liste des diplômes permettant aux candidats de ne justifier que d'un an de pratique professionnelle conformément à l'article 5 b) du décret du 25 avril 1995 susvisé figure à l'annexe IV du présent arrêté.

**Article 7**

La période d'activité d'expertise en qualité d'expert en formation auprès d'une personne ayant la qualité d'expert en automobile est définie en annexe V du présent arrêté.

**Article 8**

Les correspondances entre les épreuves de l'examen organisées conformément à l'arrêté du 25 avril 1995 modifié portant définition du diplôme d'expert en automobile et les épreuves de l'examen organisées conformément au présent arrêté sont précisées en annexe VI au présent arrêté.

La durée de validité des notes égales ou supérieures à 10 sur 20 aux épreuves de l'examen subi selon les dispositions de l'arrêté du 25 avril 1995 précité et dont le candidat demande le bénéfice dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, est reportée dans le cadre de l'examen organisé selon les dispositions du présent arrêté à compter de la date d'obtention des épreuves.

**Article 9**

Seules les unités A et B peuvent faire l'objet de la procédure de validation d'acquis d'expérience.

**Article 10**

Les sujets des épreuves sont choisis par le ministre chargé de l'enseignement supérieur ou sur décision de celui-ci, par les recteurs.

**Article 11**

La première session du diplôme d'expert en automobile organisée conformément aux dispositions du présent arrêté aura lieu en 2014.

La dernière session du diplôme d'expert en automobile organisée conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 avril 1995 aura lieu en 2013. A l'issue de cette session, l'arrêté du 25 avril 1995 précité est abrogé.

**Article 12**

Le directeur général pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle et les recteurs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

.

# Diplôme d'Expert en Automobile

# SOMMAIRE

**Pages**

**ANNEXE I : RÉFÉRENTIELS DU DIPLÔME**

I a. Référentiel des activités professionnelles ..... **7**

I b Référentiel de certification .....**31**

Compétences .....**32**

Savoirs associés.....**40**

**ANNEXE II : MODALITÉS DE CERTIFICATION**

II a. Règlement d'examen ……**59**

II b. Définition des épreuves ponctuelles……**61**

Unité A ……**62**

Unité B ……**66**

Unité C ……**67**

**ANNEXE III : DISPENSES DES UNITES DE CONTROLE**…… **72**

**ANNEXE IV : DIPLOMES DONNANT DROIT A REDUCTION D'EXPERIENCE**..… **73**

**ANNEXE V : PERIODE D'ACTIVITE D'EXPERTISE EN QUALITE D'EXPERT EN FORMATION AUPRES D'UNE PERSONNE AYANT LA QUALITE D'EXPERT EN AUTOMOBILE.** **74**

**ANNEXE VI : TABLEAU DE CORRESPONDANCE AVEC L'ARRETE DU 25 AVRIL 1995** .....**75**

# ANNEXE I

# RÉFÉRENTIELS DU DIPLÔME

# ANNEXE I a

# RÉFÉRENTIEL DES ACTIVITÉS PROFESSIONNELLES

# SOMMAIRE DU RÉFÉRENTIEL DES ACTIVITÉS PROFESSIONNELLES

**1. Présentation de l'Expert en Automobile** ..... **8**

**2. Les emplois et fonctions de l'Expert en Automobile** ..... **9**

**3. Les activités et tâches de l'Expert en Automobile** ..... **10**

## 1. PRÉSENTATION DE L'EXPERT EN AUTOMOBILE

**Secteur d'activités**
Le diplôme d'expert en automobile est le seul accès au métier d'expert en automobile.
Les activités de ce métier sont définies par l'article L 326-4 du Code de la route qui vise, en premier lieu, les opérations d'évaluation des dommages subis par les véhicules à moteur et la détermination de leur valeur. Cela couvre non seulement l'expertise des véhicules automobiles, mais aussi les motocycles, les poids lourds, les matériels agricoles, camping cars et autres...

Cette définition légale est très large et bien d'autres interventions sont réservées à l'expert en automobile notamment dans le domaine de la sécurité routière lorsque les véhicules sont considérés comme dangereux.

L'expert en automobile peut enfin assister ses clients en dehors de tout litige ou à l'occasion d'un différend pour la recherche d'un défaut, des causes, circonstances, origines d'une malfaçon.

Pour exercer officiellement cette profession, il est impératif d'être titulaire du « diplôme d'expert en automobile » et de figurer sur la liste nationale tenue par le Ministère des transports (C. Route, art. L 326-3). Cette inscription suppose, en plus de justifier de la qualité d'expert en automobile par son diplôme, la réunion des conditions suivantes : de probité, d'indépendance et d'assurance de responsabilité civile.

Rappelons que le titre d'expert en automobile est légalement protégé. L'usage illégal de la qualité d'expert en automobile relève du délit d'usurpation (C. Pénal art. 433-17).

**Le contexte des activités professionnelles**
Le métier s'exerce dans :

- le domaine de l'assurance
- l'expertise à distance
- l'expertise conseil
- le domaine de l'assurance de responsabilité civile professionnelle
- le domaine de l'assurance transport
- le domaine de la sécurité routière
- les litiges impliquant les particuliers
- l'expertise judiciaire
- L'expertise scientifique : l'accidentologie

Dans chaque cas, le métier mobilise :

- Des compétences techniques dans les différentes techniques d'expertise.
- Des compétences en matière de maîtrise de son environnement professionnel.
- Des aptitudes à la communication notamment pour répondre aux attentes des différents clients.
- Des capacités de travail en équipe et d'échanges avec les services internes du cabinet d'expertise et avec les partenaires extérieurs.
- Des capacités d'adaptation et de veille aux évolutions technologiques et réglementaires en prenant en compte le développement durable dans l'expertise.

Le dénominateur commun à l'ensemble des activités décrites ci-après est l'intégration constante de trois impératifs :

- Impératif de SÉCURITÉ: La règlementation de la profession d'Expert en Automobile (Article R326-2) oblige l'expert à informer sans délai le propriétaire (lettre recommandée avec AR) et de consigner dans son rapport toute déficience du véhicule ainsi que tout défaut de conformité ou d'homologation découvert au cours de l'accomplissement de sa mission et qui est susceptible de mettre en danger la vie du conducteur ou celle d'autres personnes.

- Impératif ÉCONOMIQUE : l'expert en automobile doit d'informer l'assureur qui a demandé son intervention de son évaluation du coût des conséquences matérielles d'un sinistre.

- Impératif de QUALITÉ : L'expert doit veiller à ce que ses expertises et ses rapports soient de qualité. Il doit veiller à ce que les travaux qui découlent de ses préconisations soient réalisés dans les règles de l'art.
  Dans ce cadre, il lui est fait obligation de conseil et de moyens.

## 2. LES EMPLOIS DE L'EXPERT EN AUTOMOBILE.

• Expert en automobile: Personnel portant le titre d'expert en automobile chargé d'exécuter les travaux d'expertise habituels ou les travaux de sa spécialité dans un délai normal en appliquant des directives précises. Il établit et rédige tout rapport, le présente et le soutient. Il contrôle, assume la responsabilité du travail délégué et rend compte à ses supérieurs hiérarchiques. Il peut être amené à animer et assurer la formation du personnel mis à sa disposition tant sur le plan technique qu'administratif.

• Directeur technique, Gérant : Cadre assurant une fonction de direction et/ou d'encadrement au sein du cabinet ou de l'entreprise d'expertise.

• L'expert en automobile peut suivre des formations complémentaires qui lui permettent d'occuper des postes de responsable qualité ou commercial au sein de grandes entreprises.

## 3. **Les activités et tâches de l'Expert en Automobile:**

| ACTIVITÉS | TÂCHES PRINCIPALES | |
|---|---|---|
| **A1**<br>**EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE** | **1T1** | Identifier tout ou partie d'un véhicule. |
| | **1T2** | Imputer les dommages et dégager les responsabilités techniques. |
| | **1T3** | Appliquer la réglementation en vigueur. |
| | **1T4** | Définir la méthodologie de remise en état. |
| | **1T5** | Évaluer et chiffrer la remise en état. |
| | **1T6** | Établir la valeur du véhicule. |
| | **1T7** | Suivre la réparation du dommage. |
| | **1T8** | Analyser la facture du professionnel. |
| **A2**<br>**CONTRIBUTION A LA SECURITE ROUTIERE** | **2T1** | Intégrer le principe de Sécurité Routière dans son activité professionnelle. |
| | **2T2** | Prendre en compte le rôle du contrôle technique. |
| | **2T3** | Participer aux actions de la prévention routière (ECPA). |
| **A3**<br>**MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES** | **3T1** | Respecter l'application du droit. |
| | **3T2** | Assurer une veille juridique. |
| | **3T3** | Respecter les règles professionnelles. |
| | **3T4** | Appréhender l'environnement professionnel de l'expertise automobile. |
| | **3T5** | S'engager à respecter et mettre en œuvre les règles de déontologie. |
| **A4**<br>**EXPLOITATION ET PRODUCTION DE DONNEES, CONSEIL ET INFORMATION** | **4T1** | Analyser et retranscrire tout document technique. |
| | **4T2** | Communiquer par oral et par écrit. |
| | **4T3** | Assurer le devoir de conseil. |

# Activité A1 – EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE

**Tâche 1T1**

**Identifier tout ou partie d'un véhicule.**

**1 – Description de la tâche :**

- Relever le numéro d'immatriculation, le numéro de série frappé à froid et le numéro porté sur la plaque constructeur.
- Vérifier la concordance des numéros relevés avec les documents administratifs fournis et l'ordre de mission.

**2 – Situation de début :**

- L'expert est en possession d'un ordre de mission.

**3 – Conditions de réalisation.**

**3.1 – Moyens, références et ressources:**

- L'objet de la mission (tout ou partie du véhicule).
- Les documents administratifs (certificat d'immatriculation, avis de retrait,…).
- L'outil informatique.
- Documentation technique.
- Fichier des immatriculations.

**3.2 – Liaisons:**

- Le dépositaire de l'objet de la mission.
- Le donneur d'ordre.
- Le propriétaire du véhicule.
- Les services administratifs.
- Le constructeur.

**4 – Résultats attendus** :

- Identification du véhicule relatif à la mission.

**5 – Autonomie :**

# Activité A1 – EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE

**Tâche 1T2**

**Imputer des dommages et dégager les responsabilités techniques.**

## 1 – Description de la tâche :

- Prendre connaissance des éléments de l'ordre de mission.
- Constater les dommages sur le véhicule.
- Analyser les dommages et se prononcer sur leur imputabilité aux conséquences de l'événement mentionné dans l'ordre de mission.
- Faire apparaître les causes et origines des désordres.

## 2 – Situation de début :

- Le véhicule endommagé et/ou accidenté et l'ordre de mission.

## 3 – Conditions de réalisation.

### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- La déclaration et/ou le constat amiable.
- Le soutien technique du dépositaire.
- Analyse, contrôle et mesure.
- Résultats de l'examen sur le lieu du sinistre.
- Documentation du constructeur.
- Historique du véhicule.

### 3.2 – Liaisons :

- Le dépositaire du véhicule.
- Le donneur d'ordre.
- Le dépanneur.
- Le propriétaire.
- Les pouvoirs publics.
- La partie adverse, le cas échéant.

## 4 – Résultats attendus :

- Vérification de la relation entre les dommages constatés et les dommages déclarés.
- Justification de l'absence de relation entre les dommages constatés et les dommages déclarés.

## 5 – Autonomie :

# Activité A1 – EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE

**Tâche 1T3**

**Appliquer la réglementation en vigueur**

## 1 – Description de la tâche :

- S'informer de la réglementation en vigueur inhérente à l'activité d'expertise automobile.
- Mobiliser ses connaissances réglementaires dans tout acte d'expertise automobile.
- Définir le champ d'application de la réglementation en fonction du dommage constaté.

## 2 – Situation de début :

- L'expert est missionné

## 3 – Conditions de réalisation.

### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- La mission d'expertise.
- Connaissances réglementaires.
- Recherches documentaires.
- Le Code de la Route.
- Le Code des Assurances.
- Le Code Civil.
- Le Code de Procédure Civile.

### 3.2 – Liaisons :

- L'administration.
- Le client.
- Le propriétaire.

## 4 – Résultats attendus :

- Attestation du respect de la réglementation pour l'ensemble de la procédure.

## 5 – Autonomie :

# Activité A1 – EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE

**Tâche 1T4**

**Définir la méthodologie de remise en état.**

**1 – Description de la tâche :**

- Définir contradictoirement la méthodologie de remise en état en tenant compte des règles de l'art et des préconisations des constructeurs, et permettant de remettre le véhicule dans l'état dans lequel il se trouvait avant sinistre.
- Formaliser un accord de méthodologie.

**2 – Situation de début :**

- L'expert examine minutieusement les désordres et les déformations afin d'établir la méthodologie appropriée.

**3 – Conditions de réalisation :**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- Documentation du constructeur.
- Documentation des équipementiers.
- Normes de sécurité.
- Documentation des fabricants d'outillage.
- Moyens du réparateur.

**3.2 – Liaisons :**

- Réparateur.
- Propriétaire du véhicule.
-

**4 – Résultats attendus :**

- Validation contradictoire de la méthodologie de réparation.

**5 – Autonomie :**

# Activité A1 – EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE

**Tâche 1T5**

**Évaluer et chiffrer le coût de la remise en état**

## 1 – Description de la tâche :

- Définir contradictoirement le coût de la remise en état.

## 2 – Situation de début :

- La méthodologie de réparation est déterminée.
- Les contrôles et essais sont réalisés.
- Les éléments à réparer, remplacer, redresser, peindre sont déterminés.

## 3 – Conditions de réalisation :

### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- Logiciel de chiffrage
- Procès verbal d'expertise.
- Connaissances techniques.
- Connaissance de l'équipement et compétences du réparateur.
- Tarifs des pièces.
- Tarifs main d'œuvre et ingrédients peinture.
- Les données constructeurs et équipementiers.

### 3.2 – Liaisons :

- Le réparateur.
- Le constructeur.
- Le sous-traitant.
- L'équipementier.
- Le propriétaire du véhicule.

## 4 – Résultats attendus :

- L'expert effectue un chiffrage précis de la remise en état en prenant en compte les aspects techniques, de sécurité, et économiques.

## 5 – Autonomie :

**1 – Description de la tâche**

- Établir la valeur de remplacement du véhicule.

**2 – Situation de début**

- L'expert est en présence du véhicule parfaitement identifié.

**3 – Conditions de réalisation**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- L'outil informatique.
- Bilan technique.
- Connaissances techniques.
- Tables de dépréciation.
- Les revues / sites spécialisés.
- Le marché de l'occasion.

**3.2 – Liaisons :**

- Acteurs du marché de l'occasion.
- Propriétaire du véhicule.

**4 – Résultats attendus :**

- Une valeur de remplacement du véhicule.

**5 – Autonomie :**

**Tâche 1T7**
**Suivre la réparation du dommage**

## 1 – Description de la tâche :

Suivre les réparations :

- Soit parce que l'étendue des dommages n'a pu être cerné lors du 1er examen sur dégâts apparents et sans démontage.
- Soit dans le cadre de la procédure « VE »conformément à la réglementation en vigueur.

## 2 – Situation de début :

- Les dommages sont imputés et évalués, la valeur avant sinistre est établie le cas échéant.
- La procédure « VE » est suivie.

## 3 – Conditions de réalisation

### 3.1 – Moyens, références et ressources:

- L'outil informatique
- La fiche de suivi
- Connaissances techniques
- Fiches de relevés
- Documentation du constructeur.
- L'arrêté du 29 avril 2009 (DEVS 09 08 28 4A).
- La circulaire du 28 mai 2009 relative aux véhicules endommagés (DEVS 09 12 151 C).
- Les courriers du comité de suivi.

### 3.2 – Liaisons :

- Le réparateur
- Le constructeur
- Le centre de contrôle technique
- L'administration
- Outil de transmission dématérialisée d'informations.

## 4 – Résultats attendus :

- Véhicule réparé dans les règles de l'art, apte à circuler dans les conditions normales de sécurité, conformément à la réglementation en vigueur.

## 5 – Autonomie :

# Activité A1 – EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE

**Tâche 1T8**
**Analyser la facture du professionnel**

**1 – Description de la tâche :**

- Vérifier que la facture du réparateur correspond bien au dernier chiffrage réalisé par l'expert.
- Apprécier et argumenter le bien fondé des écarts constatés.

**2 – Situation de début :**

- Le véhicule a été remis en état par un professionnel et l'expert est en possession de la facture.

**3 – Conditions de réalisation :**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- Dernier chiffrage réalisé par l'expert
- Facture du réparateur

**3.2 – Liaisons :**

- Le réparateur.
- Le donneur d'ordre.
- Le propriétaire.
- Documentation technique.

**4 – Résultats attendus :**

- La facture est vérifiée et les écarts éventuellement constatés justifiés.

**5 – Autonomie :**

# Activité A2 – CONTRIBUTION A LA SECURITE ROUTIERE

**Tâche 2T1**

**Intégrer la Sécurité Routière dans son activité professionnelle**

## 1 – Description de la tâche :

- Informer le propriétaire et le cas échéant les pouvoirs publics des déficiences du véhicule (défauts de conformité, homologation d'accessoires) susceptibles de mettre en danger la vie du conducteur ou celle d'autres personnes.

- Consigner dans le rapport d'expertise.

## 2 – Situation de début :

- L'expert est en présence du véhicule.

## 3 – Conditions de réalisation.

### 3.1 – Moyens, références et ressources:

- Ses connaissances et expériences.
- Réglementation en vigueur (art. R. 326-2 du Code de la Route).
- Documentation technique.

### 3.2 – Liaisons :

- Le propriétaire
- Le dépositaire du véhicule
- Le donneur d'ordre

## 4 – Résultats attendus :

Contribution à l'amélioration de la sécurité et la prévention des sinistres.

## 5 – Autonomie :

# Activité A2 – CONTRIBUTION A LA SECURITE ROUTIERE

**Tâche 2T2**

**Prendre en compte le rôle du Contrôle Technique**

## 1 – Description de la tâche :

- Prendre en compte le « volet » contrôle technique réglementaire dans la Sécurité Routière,
- Interpréter les résultats de ces contrôles et apporter les moyens d'y remédier.

## 2 – Situation de début :

- L'expert est en possession d'un rapport de contrôle technique ou assiste au contrôle technique d'un véhicule.

## 3 – Conditions de réalisation

### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- Le rapport de contrôle technique ou le véhicule à contrôler.
- Article L 323-1 du code de la Route et l'arrêté relatif à la mise à place du contrôle technique des véhicules.
- La documentation technique.

### 3.2 – Liaisons :

- Le contrôleur du centre de contrôle technique
- Le propriétaire.

## 4 – Résultats attendus :

- Contribution à l'amélioration de la sécurité, à la prévention des sinistres et au respect de l'environnement

## 5 – Autonomie

**Tâche 2T3**
**Participer aux actions de la prévention routière (ECPA)**

## 1 – Description de la tâche :

- Participer aux enquêtes ECPA (Enquête Comprendre Pour Agir) servant à comprendre les raisons des accidents mortels ou graves puis à en lister les facteurs possibles.
- Formuler des propositions en termes d'objectifs afin d'éviter que les accidents similaires ne se reproduisent

## 2 – Situation de début :

- Un accident grave ou mortel.
- Déclenchement d'une procédure ECPA par les forces de l'ordre ou le préfet.

## 3 – Conditions de réalisation :

### 3.1 – Moyens :

- Habilitation à participer à ces enquêtes (inscription en préfecture après stage d'initiation de 2 jours)
- Recueil des données (BAAC)

### 3.2 – Liaisons :

- Administration territoriale.

### 3.3 – Références et ressources :

- Décision du Comité Interministériel à la Sécurité Routière du 7 juillet 2004.
- Lettre du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière aux Préfets du 23 août 2004.

## 4 – Résultats attendus :

- Contribution à l'amélioration de la sécurité et à la prévention des sinistres.

## 5 – Autonomie :

# Activité A3 – MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES

**Tâche 3T1**

**Respecter l'application du droit**

**1 – Description de la tâche :**

- Informer l'autorité administrative compétente si le véhicule expertisé endommagé est dangereux pour la circulation routière.
- Rédiger un rapport de conformité après réparation du véhicule.
- Chiffrer les dommages dans le système de la responsabilité civile ou dans celui du contrat d'assurance automobile et des règles du code de la route.
- Rédiger un rapport d'expertise établissant les faits qui déterminent la cause d'un dysfonctionnement technique, d'une malfaçon afin de permettre d'en apprécier les conséquences juridiques.
- Rédiger un protocole transactionnel en cas de litige.

**2 – Situation de début :**

- Une mission d'expertise.

**3 – Conditions de réalisation.**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- Le véhicule.
- L'ordre de réparation et la facture.
- Les bases de données techniques.
- L'historique d'entretien du véhicule.
- Les outillages et équipements d'atelier.
- Le procès verbal d'expertise.
- Les informations fournies par le constructeur et les équipementiers.
- Le code de la route et la législation spécifique relative aux véhicules endommagés.
- Les revues juridiques automobiles.
- Les publications professionnelles.
- Les formations juridiques.

**3.2 – Liaisons :**

- Le donneur d'ordre.
- Les Pouvoirs Publics.
- Le propriétaire du véhicule.
- Le constructeur, le fabricant (pièces détachées...).
- Les experts de la partie adverse ou étant intervenus antérieurement.
- Le réparateur.

**4 – Résultats attendus :**

- Une action de l'expert adaptée au contexte juridique.
- Une argumentation technique opportune juridiquement, précise et participant à la résolution du sinistre et/ou du litige.
- Une démarche de sécurité routière en conformité avec les prescriptions législatives et règlementaires.

**5 – Autonomie :**

# Activité A3 – MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES

**Tâche 3T2**

**Assurer une veille juridique.**

**1 – Description de la tâche :**

- Participer à des activités de veille juridique au sein de commissions professionnelles.
- Lire les périodiques juridiques de l'assurance et de l'automobile.
- Consulter les sites internet (représentations professionnelles, Légifrance,), les interroger, les renseigner.

**2 – Situation de début :**

- Un expert en situation professionnelle.
- Les commissions juridiques professionnelles.

**3 – Conditions de réalisation.**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- Sites internet juridiques, professionnels
- Base de données règlementaires
- Les monographies,
- Les codes (code de la route, code des assurances,…)
- Les publications de commissions professionnelles
- Revues de presse, News Letter,
- Les organismes professionnels,
- Les journées de formation,
- Les journées d'étude professionnelles,
- Les publications officielles (JO)

**3.2 – Liaisons :**

- La hiérarchie.
- Les éditeurs juridiques.
- Les formateurs juridiques.
- La représentation professionnelle.
- Le ministère des transports (pour certaines informations d'évolutions.).

**4 – Résultats attendus :**

- Prise en compte des évolutions juridiques professionnelles.
- Application du code de la consommation.

**5 – Autonomie :**

# Activité A3 – MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES

**Tâche 3T3**

**Respecter les règles professionnelles.**

## 1 – Description de la tâche :

- Communiquer à la personne qui envisage de faire appel à l'expert le prix de sa prestation,
- Mettre en œuvre le contradictoire vis-à-vis de toutes les parties intéressées à l'expertise (convoquer à l'expertise, signer le procès-verbal d'expertise avec le professionnel dépositaire du véhicule, assurer la bonne circulation des informations, communiquer le rapport).
- Informer le propriétaire du véhicule des déficiences découvertes à l'occasion de sa mission.

## 2 – Situation de début :

- La mission.
- Un véhicule accidenté ou endommagé.

## 3 – Conditions de réalisation.

### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- Documentation professionnelle et logiciel de chiffrage de coût de réparation,
- Les conditions d'examen du véhicule,
- L'outillage et les équipements d'atelier,
- Le document de prise en charge,
- Les conditions d'assurance,
- Les documents du véhicule.
- Les préconisations du constructeur.
- La documentation technique.
- Le code de la route et notamment la législation spécifique relative au véhicule.
- Les revues juridiques automobiles.
- Les publications professionnelles.

### 3.2 – Liaisons :

- Le donneur d'ordre.
- Le professionnel dépositaire du véhicule.
- Le propriétaire du véhicule,
- Le constructeur, le fabricant (pièces détachées.).
- Les experts de la partie adverse.
- Un sapiteur.

## 4 – Résultats attendus :

- Expertise des véhicules dans le respect de la sécurité de tous les usagers de la route
- Régulation des intérêts économiques de toutes les parties intéressées à l'expertise dans le respect du droit applicable.
- Respect des droits de la défense.
- Application du droit de la consommation.

## 5 – Autonomie :

# Activité A3 – MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES

**Tâche 3T4**

**Appréhender l'environnement professionnel de l'expertise automobile.**

## 1 – Description de la tâche :

- Fournir des explications techniques ou des conseils relatifs à la sécurité du véhicule.
- Évaluer les dommages au véhicule dans le respect des principes qui régissent la libre concurrence sur le marché de l'après-vente automobile,
- Comprendre et interpréter l'impact du contrat d'assurance automobile pour la mission d'expertise (événements garantis, montants garantis…),

## 2 – Situation de début :

- La mission
- Les outils de chiffrage.

## 3 – Conditions de réalisation.

### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- La documentation produite par l'assureur.
- les outils de chiffrage (logiciels, bases de données).
- les explications des gestionnaires d'assurance.
- La documentation contractuelle.
- Les catalogues de prix.
- Le code de la route.
- Les revues juridiques automobiles.
- Les publications professionnelles.

### 3.2 – Liaisons :

- les gestionnaires de sinistres au sein des entreprises d'assurance
- les éditeurs de logiciel
- les distributeurs automobiles
- les réparateurs
- le propriétaire du véhicule.

## 4 – Résultats attendus :

- Évaluation du chiffrage des dommages en fonction du marché de l'après-vente automobile.
- Évaluation du chiffrage des dommages en fonction des données du contrat d'assurance automobile.
- Respect des règles de la concurrence.

## 5 – Autonomie :

## Activité A3 – MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES
## Tâche 3T5
**Respecter les règles de déontologie.**

### 1 – Description de la tâche :

- Appliquer le code de déontologie.

### 2 – Situation de début :

- Une mission.
- Toute activité professionnelle de l'expert.

### 3 – Conditions de réalisation.

#### 3.1 – Moyens, références et ressources :

- Un ordre de mission complet et documenté,
- Le respect du caractère contradictoire de l'expertise,
- Les procédures d'arbitrage.
- Les codes de conduite (expert / réparateur.),
- Le code de déontologie européen des experts.
- La démarche qualité de l'entreprise.
- Les procédures de communication entre le constructeur et le réparateur.
- Utilisation de modes alternatifs (Commission d'arbitrage).

#### 3.2 – Liaisons :

- Le donneur d'ordre,
- Le professionnel dépositaire du véhicule
- Le propriétaire du véhicule,
- Le constructeur, le fabricant (pièces détachées..)
- Les confrères experts,
- Les compagnies d'assurance.
- Les membres de la Commission d'Arbitrage.

### 4 – Résultats attendus :

- La confidentialité des informations confiées,
- Une prestation de qualité
- La traçabilité des échanges.

### 5 – Autonomie :

# Activité A4 – EXPLOITATION ET PRODUCTION DE DONNEES, CONSEIL ET INFORMATION

**Tâche 4T1**

**Analyser et retranscrire tout document technique.**

**1 – Description de la tâche :**

- Déterminer les éléments techniques importants ou fondamentaux,
- Synthétiser et vulgariser les notions techniques évoquées, les outils utilisés,

**2 – Situation de début :**

- Un document technique à analyser,
- Les publications techniques sur le même sujet,
- Les réglementations sur le thème technique.

**3-Conditions de réalisation.**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- Les informations issues de la profession,
- Autres documents techniques publiés sur le même sujet,
- Outils informatiques, internet…
- Dictionnaire technique,
- Les études menées par la profession,
- Les informations fournies par le constructeur et les équipementiers,
- Les publications professionnelles,
- Les cours et supports de formation,

**3.2 – Liaisons :**

- L'auteur du document et/ou son éditeur.
- Les commissions techniques de la profession.
- Les experts spécialistes du thème technique.
- Concepteurs, fabricants, laboratoires spécialisés.

**4 – Résultats attendus :**

- Recherche et obtention des informations sur un thème technique en réponse à un problème,
- Analyse et compréhension du problème technique
- Retranscription dans un langage clair et explicite.

**5 – Autonomie :**

# Activité A4 – EXPLOITATION ET PRODUCTION DE DONNEES, CONSEIL ET INFORMATION

**Tâche 4T2**

**Communiquer par oral et par écrit.**

**1 – Description de la tâche :**

- Contacter les interlocuteurs et programmer les rendez-vous.
- Préparer et organiser sa communication, objectifs, plan, déroulement, points clés.
- Soutenir un débat contradictoire en recherchant des solutions.

**2 – Situation de début :**

- Une situation de communication.

**3-Conditions de réalisation.**

**3.1 – Moyens, références et ressources :**

- Tous les documents nécessaires (contractuels, informatifs, ..) et tous les outils de communication.

**3.2 – Liaisons :**

- Tous les interlocuteurs et leurs structures professionnelles.
- Le cabinet.
- Les intervenants auxquels rendre compte ou faire parvenir les résultats.

**4 – Résultats attendus :**

- Une action de communication aboutie dans le respect des points de vue des différentes parties.
- Un document synthétique, clair, compréhensible par tous.

**5 – Autonomie :**

# Activité A4 – EXPLOITATION ET PRODUCTION DE DONNEES, CONSEIL ET INFORMATION

**Tâche 4T3**

**Assurer le devoir de conseil.**

**1 – Description de la tâche :**

- Renseigner et conseiller toute personne en consultation, ou donneur d'ordre.

**2 – Situation de début :**

- La mission.
- Le véhicule à expertiser.

**3-Conditions de réalisation.**

**3.1 – Moyens, références et ressources:**

- Outils de communication.
- Documents : mission, mandat, procès-verbal, rapport d'expertise, documents techniques.
- Articles du Code de la route relatifs aux règles professionnelles.
- Documentation technique et préconisations des constructeurs.

**3.2 – Liaisons :**

- Propriétaire du véhicule.
- Réparateur.
- Assureur.
- Les interlocuteurs concernés par l'action de l'expert.

**3.3 4 – Résultats attendus :**

- Obligations d'information et de conseils respectés.
- Conseil et accompagnement du propriétaire réalisés.

**5 – Autonomie :**

# ANNEXE I b

# RÉFÉRENTIEL DE CERTIFICATION

# COMPÉTENCES

## Relations Capacités/Compétences/Tâches

| Activités | | Tâches principales |
|---|---|---|
| A1 EXECUTION D'UNE MISSION D'EXPERTISE | 1T1 | Identifier tout ou partie d'un véhicule. |
| | 1T2 | Imputer les dommages et dégager les responsabilités techniques. |
| | 1T3 | Appliquer la réglementation en vigueur. |
| | 1T4 | Définir la méthodologie de remise en état. |
| | 1T5 | Évaluer et chiffrer la remise en état. |
| | 1T6 | Établir la valeur du véhicule. |
| | 1T7 | Suivre la réparation du dommage. |
| | 1T8 | Analyser la facture du professionnel. |
| A2 CONTRIBUTION A LA SECURITE ROUTIERE | 2T1 | Intégrer le principe de Sécurité Routière dans son activité professionnelle. |
| | 2T2 | Prendre en compte le rôle du contrôle technique. |
| | 2T3 | Participer aux actions de la prévention routière (ECPA). |
| A3 MISE EN ŒUVRE DES REGLES PROFESSIONNELLES | 3T1 | Respecter l'application du droit. |
| | 3T2 | Assurer une veille juridique. |
| | 3T3 | Respecter les règles professionnelles. |
| | 3T4 | Appréhender l'environnement professionnel de l'expertise automobile. |
| | 3T5 | S'engager à respecter et mettre en œuvre les règles de déontologie. |
| A4 EXPLOITATION ET PRODUCTION DE DONNEES, CONSEIL ET INFORMATION | 4T1 | Analyser et retranscrire tout document technique. |
| | 4T2 | Communiquer par oral et par écrit. |
| | 4T3 | Assurer le devoir de conseil. |

| Compétences Terminales Capacités | | | |
|---|---|---|---|
| C1 | 1 | Sélectionner les documents administratifs et constructeurs. | S'INFORMER |
| | 2 | Décoder les informations techniques collectées. | |
| C2 | 1 | Communiquer et négocier dans l'environnement professionnel. | COMMUNIQUEER |
| | 2 | Rédiger les documents professionnels. | |
| | 3 | Renseigner les procès verbaux d'expertise. | |
| | 4 | Appliquer les mesures conservatoires. | |
| C3 | 1 | Définir les responsabilités en fonction des textes en vigueur. | ANALYSER |
| | 2 | Diagnostiquer la défaillance technique et en déduire les actions à mener. | |
| | 3 | Évaluer les dommages. | |
| | 4 | Mener l'analyse critique d'une méthode, valider une intervention technique proposée. | |
| C4 | 1 | Appliquer la réglementation en vigueur. | METTRE EN OEUVRE |
| | 2 | Exploiter les outils de mesures et de contrôles. | |
| | 3 | Élaborer la méthodologie de réparation en intégrant le développement durable. | |
| | 4 | Définir le processus de remise en conformité et en sécurité. | |

<table>
<tr><th colspan="3">C1 : S'informer</th></tr>
<tr><th colspan="3">C 1.1 : Sélectionner les documents administratifs et constructeurs</th></tr>
<tr><th>Contexte / Données</th><th>Actions</th><th>Indicateurs de performance</th></tr>
<tr><td>• La documentation administrative (certificat d'immatriculation…),<br>• Les données techniques constructeurs,<br>• Les caractéristiques techniques du véhicule expertisé,<br>• Un ensemble de documents techniques</td><td>1. Extraire les données nécessaires à la réalisation de la mission.</td><td>- Les données collectées sont adaptées à la mission.<br>- Les informations recueillies sont comparées, complètes et avérées</td></tr>
<tr><th colspan="3">C 1.2 : Décoder les informations techniques collectées</th></tr>
<tr><th>Contexte / Données</th><th>Actions</th><th>Indicateurs de performance</th></tr>
<tr><td rowspan="4">• La documentation technique du constructeur (véhicules, outils de contrôles …)<br>• Véhicule ou sous ensemble d'un véhicule<br>• Bases de données des appareils de contrôles.<br>• Les appareils de mesure et de contrôle conventionnels et modernes<br>• L'outil informatique<br>• Description d'un problème technique signalé : Ordre de mission</td><td>1. Identifier les éléments concernés par l'expertise</td><td>- L'identification des éléments est parfaitement réalisée :<br>- Les données d'entrée, de sortie et de contrôle sont identifiées.<br>- La marque, le type et la version des éléments sont identifiés.</td></tr>
<tr><td>2. Choisir la documentation adaptée au problème spécifié</td><td>- Le choix de la documentation est parfaitement adapté à la situation du problème posé et argumenté.</td></tr>
<tr><td>3. Décoder un schéma, une représentation normalisée</td><td>- Les différents documents techniques normalisés sont correctement décodés.</td></tr>
<tr><td>4. Interpréter un relevé de mesures</td><td>- Les données des relevés de mesures sont décodées sans erreur<br>- La comparaison avec les « données constructeur » est cohérente.<br>- La conclusion est adaptée au contexte.</td></tr>
</table>

## C2 : Communiquer

### C 1.1 : Sélectionner les documents administratifs et constructeurs

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • A partir d'une mission d'expertise définie et d'échanges entre et/ou :<br>- Le client,<br>- Le réparateur,<br>- La société d'assurance,<br>- Les forces de l'ordre<br>- ……<br>• Des notes, comptes rendus ou des schémas, un ensemble de normes ou de règles de présentation | 1. **Adapter** son vocabulaire à ses interlocuteurs | - Les informations sont comprises par chacune des parties |
| | 2. **Présenter** et **argumenter** les conclusions techniques | - L'argumentation est structurée et convaincante |

### C 2.2 : Rédiger des documents professionnels

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • Courriers divers<br>• Lettre de mission<br>• Rapport pour une expertise, un litige<br>• Protocole d'accord | 1. **Analyser** la situation | - Les différentes étapes de la situation considérée sont comprises<br>- Le contexte juridique est dégagé |
| | 2. **Transcrire** un diagnostic | - Les faits sont exposés chronologiquement<br>- Le diagnostic est argumenté<br>- La rédaction est de qualité (orthographe, syntaxe) |
| | 3. **Proposer** une solution | - la solution proposée répond à la problématique identifiée<br>- elle est rédigée dans le respect de la règlementation |

### C 2.3 : Renseigner des procès verbaux d'expertise

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • Le véhicule.<br>• L'ordre de mission.<br>• Le certificat d'immatriculation.<br>• La déclaration du sinistre.<br>• Base de données technique.<br>• Devis et factures. | 1. **Collecter** les informations sur le véhicule | - Les informations sont suffisantes. |
| | 2. **Identifier** les informations techniques dans la base de donné. | - Les moyens d'aide à l'information sont correctement utilisés.<br>- L'exploitation de l'outil est correcte. |

### C 2.4: Appliquer les mesures conservatoires

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • Le véhicule.<br>• L'ordre de mission.<br>• Le certificat d'immatriculation.<br>• La déclaration du sinistre.<br>• Base de données technique.<br>• Devis et factures. | 3. **Choisir** la mesure conservatoire | - Le choix est adapté aux circonstances. |
| | 4. **Transmettre** dans les délais les informations légales, réglementaires, conventionnelles. | - Les délais sont respectés.<br>- Le contenu de l'information est adapté.<br>- La forme est adaptée. |

# C3 : ANALYSER

| **C 3.1 : Définir les responsabilités en fonction des textes en vigueur** | | |
|---|---|---|
| ***Contexte / Données*** | ***Actions*** | ***Indicateurs de performance*** |
| • Étude de cas<br>• Code civil<br>• Code de la consommation<br>• Documentation contractuelle (ordre de réparation, CGV…)<br>• Contrat d'assurance de responsabilité civile<br>• Les usages dans l'automobile | 1. **Définir** le cadre juridique | - Les positions de chaque acteur sont identifiées<br>- Le type de juridiction compétente est identifié<br>- La nature des dommages est établie |
| | 2. **Identifier** les faits se rapportant à la situation juridique | - Les faits identifiés correspondent à la situation juridique du cas étudié<br>- Les conditions de la responsabilité sont connues (causes et conséquences) |
| | 3. **Proposer** une issue juridique au cas étudié | - Le préjudice principal et les préjudices annexes sont évalués<br>- Une solution juridique est proposée et argumentée |
| **C 3.2 : Diagnostiquer la défaillance technique et en déduire les actions à mener** | | |
| ***Contexte / Données*** | ***Actions*** | ***Indicateurs de performance*** |
| • Un véhicule ou sous ensemble d'un véhicule présentant une défaillance ou un dommage<br>• La déclaration du dommage<br>• L'historique technique du véhicule<br>• La documentation technique<br>• Description d'un problème technique signalé : Ordre de mission<br>• Les résultats des mesures effectuées sur le système | 1. **Identifier** les symptômes du dysfonctionnement ou du dommage subi | - Les symptômes du dysfonctionnement ou les dommages sont totalement recensés et clairement identifiés. |
| | 2. **Isoler** le système concerné | - L'analyse des symptômes permet d'émettre des hypothèses et d'isoler le système incriminé. |
| | 3. **Analyser** la défaillance, le dommage | - La fonction technique du système est identifiée sans erreur.<br>- La structure matérielle du système est décrite avec précision.<br>- Le processus de fonctionnement est décrit si nécessaire.<br>- Les défauts sont identifiés.<br>- Les fiches de relevés sont correctement exploitées.<br>- Les hypothèses sur l'origine de la défaillance sont énoncées. |
| | 4. **Identifier** le ou les composants incriminés | - La relation entre le dysfonctionnement ou le dommage et le composant incriminé est mise en évidence.<br>- Le composant est identifié. |
| | 5. **Analyser** les conséquences du dysfonctionnement ou du dommage sur l'environnement du système | - L'analyse est parfaitement adaptée à la situation du problème posé et complète.<br>- Les investigations complémentaires éventuelles sont justifiées. |
| | 6. **Proposer** une action de remédiation | - La proposition de remédiation est en adéquation avec les éléments incriminés. |

<table>
<tr><th colspan="3">C3 : ANALYSER</th></tr>
<tr><th colspan="3">C 3.3 : Évaluer les dommages</th></tr>
<tr><th>Contexte / Données</th><th>Actions</th><th>Indicateurs de performance</th></tr>
<tr><td rowspan="3">• Le véhicule.<br>• L'ordre de mission.<br>• Le certificat d'immatriculation.<br>• La déclaration du sinistre.<br>• Base de données technique.<br>• Devis et factures.</td><td>1. Vérifier et valider l'imputabilité des dommages déclarés.</td><td>- les dommages constatés corroborent à la déclaration.</td></tr>
<tr><td>2. Analyser l'étendue des dommages.</td><td>- Le point de choc.<br>- Les limites de la déformation sont identifiées.</td></tr>
<tr><td>3. Chiffrer les dommages.</td><td>- Le temps nécessaire aux différentes opérations est déterminé.<br>- La liste de pièces détachées des fournitures et des ingrédients est exhaustive.</td></tr>
<tr><th colspan="3">C 3.4 : Mener l'analyse critique d'une méthode, valider une intervention technique proposée</th></tr>
<tr><th>Contexte / Données</th><th>Actions</th><th>Indicateurs de performance</th></tr>
<tr><td rowspan="2">• Dossier traitant d'un véhicule ou sous ensemble d'un véhicule présentant une défaillance ou un dommage<br>• La documentation technique du constructeur du véhicule<br>• L'historique technique du véhicule, la description du problème signalé</td><td>1. Effectuer l'analyse critique d'une méthode d'intervention</td><td>- La critique est argumentée.<br>- Les points de la procédure pouvant être améliorés sont identifiés.</td></tr>
<tr><td>2. Valider une méthode dans le cadre d'un dossier d'expertise.</td><td>- Une solution est proposée en respectant les préconisations du constructeur.<br>- La solution prend en compte les contraintes techniques et économiques du triptyque mandant-réparateur-propriétaire.<br>- La solution prend en compte les problématiques du développement durable.<br>- Le choix est argumenté et défendu</td></tr>
</table>

## C4 : Mettre en œuvre

### C 4.1 : Appliquer la réglementation en vigueur

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • Code de la route<br>• Code civil<br>• Code de la consommation<br>• Code des assurances<br>• Code pénal | 1. **Informer** le client du diagnostic | - Bonne circulation des pièces et documents entre les différentes parties<br>- Toute assertion est argumentée |
| | 2. **Déclencher** les procédures relatives au cas étudié | - Les dommages et leur incidence sur la sécurité routière sont exhaustivement renseignés<br>- Le contenu de l'obligation juridique est appréhendé. Elle est mise en œuvre. |
| | 3. **Respecter** le code de déontologie et les règles professionnelles | - Le service rendu est conforme à la déontologie et aux règles professionnelles |

### C 4.2 : Exploiter les outils de mesure et de contrôle

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • Un véhicule ou sous ensemble d'un véhicule présentant une défaillance ou un dommage<br>• Les appareils de mesure et de contrôle<br>• La documentation technique du constructeur du véhicule<br>• La notice d'utilisation des appareils<br>• Les équipements d'un atelier (appareils de mesure, stations diagnostics …) | 1. **Effectuer** un contrôle | - Les conditions de contrôles sont définies et mises en œuvre.<br>- La procédure de contrôle est parfaitement respectée.<br>- Les paramètres des fonctions à contrôler sont qualifiés et quantifiés. |
| | 2. **Effectuer** une mesure | - Le choix de l'appareil de mesure est adapté.<br>- La procédure de mesure précise : le mode opératoire, les valeurs de références et les conditions de mesures et de sécurité.<br>- La mesure est effectuée et juste.<br>- Les fiches de relevés sont correctement renseignées et exploitables. |

### C 4.3 : Élaborer la méthodologie de réparation en intégrant le développement durable

| *Contexte / Données* | *Actions* | *Indicateurs de performance* |
|---|---|---|
| • Le véhicule.<br>• Le propriétaire<br>• L'ordre de mission.<br>• Le certificat d'immatriculation.<br>• La déclaration du sinistre.<br>• Base de données techniques.<br>• Devis et factures. | 1. **Définir** une méthode de réparation. | - La méthode est conforme aux préconisations du constructeur et/ou d'usage.<br>- Les moyens proposés sont adaptés.<br>- Les problèmes d'accessibilité sont clairement identifiés.<br>- Le choix de l'outillage est adapté. |
| | 2. **Faire appliquer** les règles d'hygiène, de sécurité, et de respect de l'environnement. | - La sécurité des personnes et des biens est assurée.<br>- Les règles de tri et recyclage des déchets sont appliquées. |
| | 3. **Choisir** la solution adaptée aux contraintes. | - Les contraintes économiques sont prises en compte (Exemple : valeur de remplacement à dire d'expert / coût de l'intervention).<br>- Les choix techniques sont justifiés. |

<table>
<tr><th colspan="3">C4 : Mettre en œuvre</th></tr>
<tr><th colspan="3">C 4.4 : Définir le processus de remise en conformité et en sécurité</th></tr>
<tr><th>Contexte / Données</th><th>Actions</th><th>Indicateurs de performance</th></tr>
<tr><td rowspan="2">• Un véhicule dans le cadre de la procédure VE<br>• L'expert est missionné pour un suivi de réparation<br>• Le réparateur est identifié et reconnu<br>• Le propriétaire et/ou son assureur sont informés<br>• La préfecture est avisée</td><td>1. Décrire l'ensemble des opérations d'expertise liées à la procédure VE</td><td>- L'intégralité du processus est maîtrisée</td></tr>
<tr><td>2. Organiser le suivi</td><td>- La procédure est respectée et en cohérence avec le cas présenté<br>- La traçabilité du dossier est assurée procès-verbal de suivi signé</td></tr>
</table>

# Relations Capacités/Compétences/Tâches

| Capacités | | Compétences | | Tâches | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **C1** | **S'Informer** | C1.1 | Sélectionner les documents administratifs et constructeurs. | 1T1 | 1T3 | 1T8 | 2T1 | 3T1 | 3T2 | 3T3 | 4T1 |
| | | C1.2 | Décoder les informations techniques collectées. | 1T1 | 1T2 | 1T3 | 1T5 | 1T8 | 4T1 | | |
| **C2** | **Communiquer** | C2.1 | Argumenter dans l'environnement professionnel. | 1T4 | 2T3 | 4T2 | 4T2 | 1T2 | 1T8 | | |
| | | C2.2 | Rédiger les documents professionnels. | 1T2 | 1T4 | 1T5 | 1T6 | 4T1 | 4T2 | | |
| | | C2.3 | Renseigner les procès verbaux d'expertise. | 1T2 | 1T4 | 4T1 | 4T2 | | | | |
| | | C2.4 | Appliquer les mesures conservatoires. | 1T1 | 1T4 | 1T7 | | | | | |
| **C3** | **Analyser** | C3.1 | Établir les responsabilités en fonction des textes en vigueur.. | 1T2 | 1T3 | 3T1 | 3T3 | | | | |
| | | C3.2 | Diagnostiquer la défaillance technique et en déduire les actions à mener. | 1T1 | 1T4 | 1T5 | | | | | |
| | | C3.3 | Évaluer les dommages. | 1T5 | | | | | | | |
| | | C3.4 | Mener l'analyse critique d'une méthode, valider une intervention technique proposée. | 1T4 | 1T5 | | | | | | |
| **C4** | **Mettre en oeuvre** | C4.1 | Appliquer la réglementation en vigueur. | 1T3 | 3T1 | | | | | | |
| | | C4.2 | Exploiter les outils de mesures et de contrôles. | 1T4 | | | | | | | |
| | | C4.3 | Élaborer la méthodologie de réparation en intégrant le développement durable.. | 1T3 | 1T4 | 3T1 | 3T3 | | | | |
| | | C4.4 | Définir le processus de remise en conformité et en sécurité. | 1T7 | 1T8 | 3T1 | 3T3 | 1T4 | 2T1 | 2T2 | |

# SAVOIRS ASSOCIES

Les savoirs sont organisés autour de sept thèmes distincts :

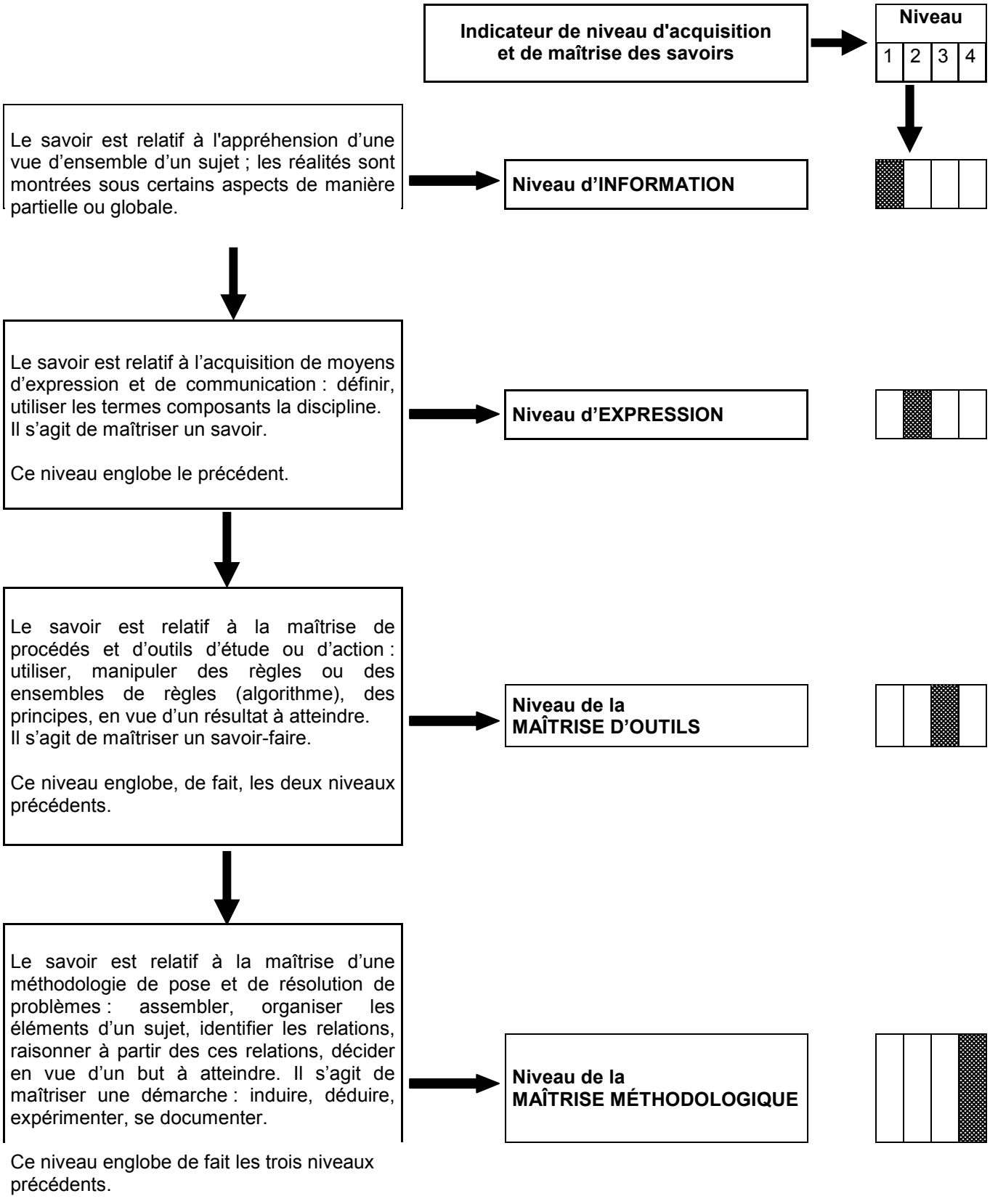
- S1 **:** Connaissances juridiques et administratives
- S2 : Technologie des véhicules, méthodes d'interventions
- S3 : Technologie des carrosseries, méthodes de réparations
- S4 : Communication-expression
- S5 : Essais et mesures
- S6 : Analyse fonctionnelle, structurelle et mécanique des systèmes automobiles
- S7 : Culture générale et expression

Pour chaque thème seront définis :

- Les connaissances associées (partie de gauche) ;
- Les niveaux d'acquisition et de maîtrise de ces connaissances attendus du titulaire du Diplôme d'Expert en Automobile.

Ces niveaux d'acquisition et de maîtrise des savoirs sont spécifiés page suivante.

# Spécification des niveaux d'acquisition et de maîtrise des savoirs



# S1 - CONNAISSANCES JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

| **S1 - Connaissances juridiques et administratives** | **Niveau** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **S1.1- Connaissances Juridiques** | | | | |
| **Les sources du droit**<br>• Généralités:<br>- La spécificité du vocabulaire juridique<br>- Les caractères de la règle de droit<br>- Les disciplines du droit<br>• Les textes législatifs et réglementaires<br>- La hiérarchie des lois et règlements<br>- L'application de la loi<br>• La coutume<br>• La jurisprudence<br>• L'organisation judiciaire civile en France | | | | |
| **Le droit de la preuve**<br>• L'objet de la preuve<br>- Les droits patrimoniaux<br>- Les droits extra-patrimoniaux<br>• La charge de la preuve<br>• Les différents moyens de preuve<br>- Les preuves parfaites<br>- Les preuves imparfaites<br>- La valeur probante d'un écrit électronique<br>• L'admissibilité des moyens de preuve | | | | |
| **La responsabilité civile**<br>• La responsabilité civile délictuelle (RCD)<br>- Le dommage<br>- Le lien de causalité : caractères et preuve<br>- Les faits générateurs<br>- L'action en réparation : transaction et action en justice | | | | |
| • La responsabilité civile contractuelle (RCC)<br>- Les conditions : existence du contrat, le dommage, le fait générateur<br>- Domaine de la responsabilité contractuelle<br>- Causes d'exonération du débiteur | | | | |
| • Responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle<br>- Le non cumul<br>- Possibilité exceptionnelle de « cumul » | | | | |

| Savoirs | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| **Le droit des contrats**<br>• La formation du contrat<br>- Les conditions de validité des contrats<br>- Les effets du contrat | | | | |
| • Droit du contrat de vente<br>- Le transfert de la propriété et des risques<br>- Les obligations des parties (conformité et vices cachés, information) | | | | |
| **Le contrat d'assurance**<br>• Le déroulement du contrat<br>- Les partenaires dans l'assurance : sociétés d'assurances/intermédiaires/assuré<br>- La conclusion du contrat<br>- La durée du contrat, tacite reconduction, résiliation<br>• Les éléments du contrat<br>- La déclaration des risques/sanctions<br>- Les exclusions de risque<br>- La prime<br>- Le sinistre<br>• Le régime juridique du contrat<br>- Le principe indemnitaire<br>- La sous-assurance<br>- La transmission du contrat<br>- La subrogation | | | | |
| **L'assurance de RC obligatoire**<br>• Le droit à indemnisation en matière d'accidents de la circulation (L. 5 juillet 1985)<br>• Les garanties prévues par le contrat d'assurance automobile obligatoire<br>• L'indemnisation du sinistre en assurance automobile (les dommages matériels)<br>• Le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages<br>• | | | | |
| **Le code de la route**<br>• Réception, homologation et immatriculation des véhicules à moteur<br>• Le contrôle technique<br>• Le contrôle de l'obligation d'assurance (attestation/certificat/sanctions)<br>• Immobilisation et mise en fourrière<br>• Organisation de la profession d'expert en automobile<br>• Les véhicules endommagés dispositif « VGE» et « VEI » | | | | |
| **S1.2 - Méthodologie relative au traitement des « VE »** | | | | |
| • Mesures liées à l'ouverture du dossier<br>- Suivi administratif et règlementaire<br>• Le suivi des réparations<br>- Planning et contenu des visites<br>• Le contrôle après réparation<br>- Typologie des mesures | | | | |

# S 2 - TECHNOLOGIE DES VEHICULES - METHODES D'INTERVENTIONS

| **S2 – Technologie des véhicules – Méthodes d'intervention** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S2.1 – Motorisation-Transmission (Groupe Moto Propulseur)** | **Niveau** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Le moteur thermique**<br>**Distributions**<br>• Par courroie crantée :<br>- Réalisations<br>- Précautions de montage.<br>- Réglages<br>• Par chaîne :<br>- Réalisations<br>- Précautions de montage.<br>- Réglages<br>• Par pignons :<br>- Réalisations<br>- Précautions de montage.<br>- Réglages | | | | |
| • Les systèmes de commande des soupapes :<br>- Les commandes mécaniques<br>- Les commandes électriques<br>- Les dispositifs de réglage ou de rattrapage automatique du jeu. | | | | |
| **Huiles et carburants.**<br>• Principales caractéristiques des huiles<br>- Les familles de lubrifiants<br>- Les normes | | | | |
| • Le circuit de graissage<br>• La filtration<br>- Conception des filtres<br>- Pouvoir de filtration | | | | |

| **S2.1 – Motorisation-Transmission (Groupe Moto Propulseur) -** SUITE | **Niveau** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| • Analyses d'huiles<br>- Essai à la tâche<br>- Test de grésillement<br>- Teneur en eau<br>- Viscosité<br>- Point éclair<br>- Spectrométrie<br>- Gravimétrie<br>- Ferrographie. | | | | |
| • Caractéristiques principales des carburants (essence et gazole)<br>- Problèmes liés au stockage (cuves, réservoir)<br>- Filtration. | | | | |
| **Les matériaux.**<br>• Principales caractéristiques physiques des matériaux.<br>- Métallurgiques<br>- Mécaniques.<br>• Traitements thermiques<br>- Traitements dans la masse<br>- Traitements de surface. | | | | |
| • Matériaux et températures de fonctionnement :<br>• Ruptures de pièces mécaniques :<br>- Les ruptures semi-fragiles<br>- Les ruptures de fatigue. | | | | |
| • Principaux cas types de ruptures moteur<br>- Haut moteur (distribution, culasse)<br>- Bas moteur (Équipage mobile, chemise, pompe à huile, etc.) | | | | |
| **La suralimentation et la ligne d'échappement**.<br>• Évolution des dispositifs de suralimentation<br>- Turbo classique, TGV<br>- Régulation des turbocompresseurs<br>• Dysfonctionnements caractéristiques des systèmes de suralimentation<br>• Analyse des pressions de fonctionnement<br>• Pots catalytiques :<br>- Températures de fonctionnement<br>- Principaux incidents de fonctionnement.<br>• Filtres à particules :<br>- Températures de fonctionnement<br>- Principaux incidents de fonctionnement | | | | |
| **Caractéristiques mécaniques des moteurs thermiques**<br>• Puissance à la jante<br>• Couple moteur<br>• Consommation spécifique | | | | |
| • Les principes de mesures des puissances<br>• Analyses de relevés. | | | | |

| S2.1 – Motorisation-Transmission (Groupe Moto Propulseur) - SUITE | Niveau | | | |
|---|---|---|---|---|
| Savoirs | 1 | 2 | 3 | 4 |
| **Transmissions de puissance.**<br>**Transmissions classiques.**<br>• Boites de vitesses et embrayages<br>- Mécaniques.<br>- Commandes mécaniques et automatiques.<br>• Transmission intégrale.<br>• Principales défaillances et ruptures.<br>**Transmissions automatiques.**<br>• Boites de vitesses automatiques<br>- Mécaniques.<br>- Commandes.<br>• Principales défaillances et ruptures | | | | |
| • Transmissions hydrostatiques. | | | | |
| **S2.2 – Liaison au sol – Suspension** | | | | |
| **Technologie des pneumatiques et des jantes :**<br>- Référence au code de la route<br>- Conception-structures des pneumatiques et des jantes<br>- Recreusage, rechapage, réparation des pneumatiques (limites de réparabilité)<br>- La dérive du pneumatique | | | | |
| - Analyse des usures et ruptures des pneumatiques | | | | |
| **Géométrie des trains roulants**<br>- Solutions technologiques : Différents types d'essieux<br>- Paramétrage géométrique. Plans de référence, angles, déports…<br>- Épure de direction<br>- Épure de carrossage<br>**Comportement routier du véhicule**<br>- Influence de la dérive<br>- Modification des déports<br>**Analyse des relevés de mesure**<br>- Démarche<br>- Exploitation et interprétation des relevés.<br>**Suspension et antiroulis**<br>- Modélisation, réponse indicielle et fréquentielle.<br>- Antiroulis, répartition et influence sur le comportement. | | | | |
| **S2.3 – Freinage** | | | | |
| **Législation et règlementation:**<br>• Lois et règlements.<br>• Prévention et sécurité routière.<br>**Technologie des systèmes de freinage**<br>• Conditions de freinage : Adhérence, glissement.<br>• Systèmes hydrauliques<br>• Systèmes pneumatiques<br>• Systèmes électriques<br>• Assistance au freinage et correction. | | | | |
| • Contrôle du glissement, adaptation du système aux conditions d'adhérence : Antiblocage.<br>• Contrôle de stabilité, contrôle de traction et correction de trajectoire.<br>• Ralentisseurs | | | | |

| **S2.4 – Électronique embarquée - réseaux** | **Niveau** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Réseaux multiplexés**<br>• Organisation des réseaux multiplexés<br>• Interchangeabilité des éléments | | | | |
| • Traçabilité constructeur (sensibilisation aux risques de fraude : compteurs, etc...). | | | | |
| • Contrôle des réseaux multiplexés<br>- Procédures<br>- Moyens | | | | |
| **Circuits électriques et les réseaux multiplexés**<br>• Schématique<br>• Connectique et câblages<br>• Réparabilité des circuits électriques. | | | | |
| **Sécurité passive :**<br>• Dispositifs de sécurité passive.<br>• Remise en conformité suite à une collision<br>- Prétensionneurs.<br>- Air bags, systèmes de retenues.<br>Le contrôle des systèmes. | | | | |
| **Systèmes antivol et anti démarrage**<br>• Législation<br>• Systèmes de protection.<br>• Contournement des systèmes de protection. | | | | |
| **5 – Machines agricoles** | **Niveau** | | | |
| • Rôle dans la production agricole.<br>• Étude fonctionnelle et structurelle.<br>• Différents principes de fonctionnement utilisés | | | | |
| • Analyse des incidents recensés en utilisation. | | | | |

| S2.6 – Production et utilisation de l'énergie | Niveau | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Production et utilisation de l'énergie électrique**<br><br>**Le circuit de charge.**<br>• Principe de production et de stockage *(alternateur classique ou piloté, batterie,….).*<br>• Caractéristiques.<br>• Stratégie et mode de fonctionnement.<br>• Remise en conformité.<br><br>**Le circuit de démarrage.**<br>• Caractéristiques, fonctionnement.<br>• Démarreurs.<br>• Remise en conformité.<br>**Le système « alterno-démarreur ».**<br>• Caractéristiques.<br>• Stratégie et mode de fonctionnement.<br>• Remise en conformité | | | | |
| **Production et utilisation des énergies auxiliaires**<br><br>**Le circuit de production et gestion d'énergie hydraulique.**<br>• Principe de production *(pompes classiques, groupes électropompes,….).*<br>• Caractéristiques, fonctionnement.<br>• Éléments de stockage et de distribution.<br><br>**Circuit de production et gestion d'énergie pneumatique.**<br>• Principe de production (compresseurs classiques, groupes, électro compresseurs).<br>• Caractéristiques, fonctionnement.<br>• Éléments de stockage et de distribution.<br>• Réglage, calibrage, paramétrage.<br>• Remise en conformité | | | | |
| **Destructions, incendies, incidents**<br>• Les conditions d'un départ du sinistre (feu, rupture) et son environnement.<br>• Causes du sinistre.<br>• Reconstitution des étapes de la propagation, avec recherche et analyse des zones de départ du sinistre (incendie et explosion), de ses causes (électrique, chimique, mécanique, humaine, volontaire, point chaud, etc.), et de son développement.<br>• Analyse des dysfonctionnements des matériels et des équipements, dans le domaine électrique, supposé être à l'origine du sinistre.<br>• Éléments techniques susceptibles d'expliquer la cause du sinistre.<br>• Recherche d'accélérant dans les matériaux mis en cause.<br>• Recherche de faiblesses dans les éléments mis en cause.<br>• Analyse du comportement des matériaux mis en cause, inflammabilité, propagation, … | | | | |

# S 3 - TECHNOLOGIE DES CARROSSERIES, METHODES DE REPARATION

| **S3 – Technologie des carrosseries, méthode de réparation** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S3.1- Les matériaux utilisés en carrosserie** | **Niveaux** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Les aciers**<br>• Propriétés mécaniques | | | | |
| • Différents aciers utilisés en automobiles<br>• Normes et consignes de réparation des aciers<br>• Précautions à prendre | | | | |
| **L'aluminium**<br>• Propriétés mécaniques<br>• Différents aluminiums utilisés en automobiles<br>• Normes et consignes de réparation des aluminiums | | | | |
| • Précautions à prendre | | | | |
| **Les Composites**<br>• Différentes familles de composites<br>• Caractéristiques<br>• Évolutions techniques | | | | |
| • Règles de mise en œuvre et de réparation<br>• Précautions à prendre lors de la réparation de ces matériaux<br>• Démarche de mise en déchets des composites | | | | |
| **S3.2 - Les vitrages** | | | | |
| • Différents types de vitrages<br>• Constitution et caractéristiques des vitrages<br>• Différents moyens d'assemblages et de réparation des vitrages en automobile<br>• Procédures d'intervention et de réparation<br>• Zones de réparation autorisées. | | | | |
| **S3.3 - La corrosion** | | | | |
| • Principes de la corrosion : notions chimiques | | | | |
| • Protections à utiliser :<br>- Par les constructeurs.<br>- En réparation.<br>- Produits adaptés. | | | | |

| **S3 – Technologie des carrosseries, méthode de réparation** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S3.4 - Techniques d'assemblage** | **Niveaux** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Assemblages thermiques**<br>• Les différents procédés d'assemblages thermiques<br>• La mise en œuvre des assemblages<br>• L'analyse des défauts<br>• La proposition d'une remédiation | | | | |
| **Assemblages physico chimiques**<br>• Les différents procédés d'assemblages physico chimiques<br>• La mise en œuvre des assemblages<br>• L'analyse des défauts<br>• La proposition d'une remédiation | | | | |
| **Assemblages mécaniques**<br>• Différents procédés d'assemblages mécaniques<br>• Indentification des différents assemblages<br>• Mise en œuvre des assemblages<br>• Analyse des défauts<br>• Proposition d'une remédiation | | | | |
| **S3.5 - Le recouvrement** | | | | |
| **Préparation des fonds**<br>• Caractéristiques des différents produits<br>• Utilisation des différents produits<br>• Procédure d'application | | | | |
| **Laques et vernis**<br>• Caractéristiques des différents produits<br>• Utilisation des différents produits<br>• Procédures d'application | | | | |
| **Raccords**<br>• Caractéristiques des différents produits<br>• Utilisation des différents produits<br>• Techniques de raccords<br>• Procédure d'application | | | | |
| **Préparation et nettoyage du poste de travail**<br>• Protection à appliquer<br>• Nettoyage des outillages et le tri sélectif des déchets | | | | |
| **Colorimétrie**<br>• Synthèses additives et soustractives<br>• Sources lumineuses<br>• Principe des différentes synthèses<br>• Principes fondamentaux de la couleur | | | | |
| **S3.6 - Insonorisation des véhicules** | | | | |
| • Solutions techniques utilisées dans l'automobile<br>• Différents procédés d'insonorisation des véhicules | | | | |

| **S3.7 - Organisation structurelle des véhicules** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Les ensembles carrossés**<br>• Différents types de structures<br>• Divers éléments constituant une carrosserie<br>• Mécanismes rencontrés en carrosserie (articulations, capot, portes, hayons, vitres, toit ouvrant,…)<br>• Ensembles et sous-ensembles d'une structure de véhicule<br>• Fonction des éléments appartenant aux sous-ensembles<br>• Réglementations liées aux véhicules | | | | |
| **S3.8 -Méthodologie de la réparation** | | | | |
| • Règles de fonctionnement et de dépose<br>• Réglages<br>• Méthodes de réparation des structures<br>• Réparation<br>• Remplacement total ou partiel<br>• Zones de coupe,… | | | | |
| **S3.9 – Accidentologie** | | | | |
| • Statistiques de l'accidentologie en France<br>• Phénoménologie générale des accidents<br>• Modélisation analytique des chocs 2D<br>• Modélisation et simulation numérique des chocs en 3D<br>• Étude des crash-tests standards (frontal, latéral, arrière, choc piéton)<br>• Équipements de sécurité<br>• Reconstitution d'accidents typiques | | | | |
| **S3.10 - Le tri sélectif des déchets** | | | | |
| **Différents types de déchets en réparation**<br>• Déchets non dangereux (cartons, métaux, verres, plastiques, composites, pneumatiques,…)<br>• Déchets dangereux. (carburants, solvants, huiles, aérosols, emballages souillés, piles, batteries, …) | | | | |
| **Classement des déchets et procédure de tri**<br>• Manipulation<br>• Stockage<br>• Évacuation<br>• Valorisation | | | | |
| **Recyclage et valorisation des déchets**<br>• Des réparateurs en carrosserie<br>• Préconisations des constructeurs<br>• Des déconstructeurs | | | | |
| **Les obligations et les sanctions**<br>• Les contraintes liées à la réglementation (directives, normes,…) | | | | |
| **Outils de suivi de la démarche de tri et recyclage des déchets**<br>• Le document unique<br>• Bordereau de suivi des déchets | | | | |

# S4 – COMMUNICATION

| **S4 – Communication** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S4.1 - Éléments généraux de la communication professionnelle** | **Niveaux** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Les éléments de la communication**<br>• Les acteurs dans les différentes situations professionnelles<br>• Le fond du message<br>• Les composantes de la transmission du message (communication verbale, non verbale…) | | | | |
| **Connaissance de soi, composantes cognitives, affectives et comportementales.** | | | | |
| **Connaissance de l'autre**<br>• attitudes,<br>• Comportements<br>• facteurs d'influence sociale (valeurs et préjugés….). | | | | |
| **S4.2 - Outils de la communication professionnelle** | | | | |
| **Techniques de communication dans les relations entre les différents acteurs concernés par la mission d'expertise** (réparateur, assureurs, clients)<br>• Prise en compte des enjeux (négociation, conseil, prescription, suivi de l'intervention et du dossier, contrôle de la prestation).<br>• Structuration convergente.<br>• Maitrise des situations conflictuelles, les techniques de traitement, la gestion des conflits et des désaccords.<br>• Communication au service de la conduite de réunion | | | | |
| **S4.3 - Communication écrite dans le métier d'expert** | | | | |
| **Préparation de la transmission d'information :**<br>• Définition de son objectif de communication, du message à transmettre, du destinataire (toute personne en consultation ou donneur d'ordre).<br>• Collecter les informations, les analyser puis les structurer avant de les retranscrire<br>• Mettre en forme l'écrit (rapport, note de synthèse, …) | | | | |
| **Rédaction de correspondances professionnelles.** | | | | |

# S 5 - ESSAIS ET MESURES

| S5.1 – Expertise métrologique des moteurs et transmissions | Niveau | | | |
|---|---|---|---|---|
| Savoirs | 1 | 2 | 3 | 4 |
| **Distribution**<br>• Particularités des différents montages.<br>• Précautions et contrôles de montage.<br>• Les principaux incidents de fonctionnement.<br>• Montage et réglage (tension des courroies et chaînes).<br>• Analyse d'usure des courroies de distribution.<br>• | | | | |
| **Moteur**<br>• Les outils de contrôle.<br>• Mesure des dimensions et jeux préconisés par le constructeur du moteur.<br>• Tolérances sur les mesures. | | | | |
| **Boîte de vitesses et le pont**<br>• Les outils de contrôle.<br>• Mesure des dimensions et jeux préconisés par le constructeur.<br>• Tolérances sur les mesures. | | | | |
| **Turbocompresseur**<br>• Mesure des pressions (air admission et huile).<br>• Principaux incidents connus.<br>• Analyse de dysfonctionnement | | | | |
| **S5.2 – Analyses d'huiles** | | | | |
| **Les huiles utilisées sur un véhicule automobile**<br>• Huile moteur.<br>• Huile de boîte et pont.<br>• Huile de transmission automatique et direction assistée.<br>• Huile de frein. | | | | |
| **Essai à la tâche**<br>• Présence de matières charbonneuses.<br>• Dilution par eau de refroidissement ou carburant.<br>• | | | | |
| **Test de grésillement**<br>• Présence d'eau dans l'huile | | | | |
| **Mesure de la teneur en eau**<br>• Principe de mesure<br>• Mesure sur huile témoin | | | | |
| **Test de viscosité**<br>• Principe de la mesure.<br>• Évaluation de l'évolution de la viscosité par comparaison à une huile témoin | | | | |
| **Mesure du point éclair**<br>• Différentes méthodes de mesure.<br>• Mesure du point éclair sur différents liquides. | | | | |
| **Mesure de l'évolution sur des liquides pollués par un carburant** | | | | |
| **Test spécifique aux huiles de frein**<br>• Mesure de la température d'ébullition du liquide de frein | | | | |

| **S5.1 – Expertise métrologique des moteurs et transmissions** (suite) | **Niveau** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **S5.3 – Essais et mesures : trains roulants** | | | | |
| **Pneumatique**<br>• Observation et analyse des usures.<br>• Observation et analyse des ruptures.<br>• Limite de réparabilité. | | | | |
| **Comportement routier du véhicule**<br>• Influence de la dérive : Tests routiers et contrôle ripage.<br>• Influence des déports. | | | | |
| **Mesure et réglages**<br>• Contrôles préliminaires.<br>• Mesure et réglage des hauteurs de caisse.<br>• Méthode et procédure de mesure de géométrie complète.<br>• Les réglages. Mise en œuvre. | | | | |
| **Analyse de bandes de relevés**<br>• Démarche et interprétation | | | | |
| **S5.4– Contrôle d'un soubassement** | | | | |
| **Mesure et Contrôle d'un soubassement**<br>• Contrôle tridimensionnel d'un véhicule déformé<br>• Chassimétrie totale et partielle<br>• Analyse des relevés et détermination des éléments déformés<br>• Analyse des déformations<br>• Expertise et les outils mis en œuvre : Bancs de mesure mécanique et électronique, contrôle à la pige, etc.. | | | | |
| **Analyse d'un remplacement de pièces de structure**<br>• Zones de coupe : Préconisation et choix.<br>• Procédures et techniques d'assemblage : Mise en œuvre.<br>• Qualité d'assemblage : Soudure, collage, … | | | | |
| **S5.5 – Essais et mesures des systèmes de freinage** | | | | |
| **Banc de freinage et suspension**<br>• Fonctionnement du banc de mesure – Valeurs mesurées<br>• Efficacité et dissymétrie des systèmes de freinage<br>• Essais et mesures sur banc | | | | |
| **Mesures et réglages**<br>• Mesure de pressions de freinage<br>• Mesure des paramètres d'assistance | | | | |
| **Analyse de bandes de relevés**<br>• Démarche et interprétation | | | | |

# *S6 - ANALYSE FONCTIONNELLE, STRUCTURELLE ET MÉCANIQUE DES SYSTÈMES AUTOMOBILES*

## FINALITÉ

L'analyse fonctionnelle, structurelle et mécanique des systèmes doit permettre d'appréhender les systèmes du domaine automobile et de leurs composants du point de vue après-vente prioritairement sur le point de vue du concepteur. Ces connaissances sont notamment mobilisées afin de :

- Décrire l'organisation fonctionnelle d'un système ou sous-système,
- Analyser les solutions constructives réalisant les fonctions techniques,
- Vérifier localement les performances d'un système ou sous-système.

L'analyse fonctionnelle, structurelle et mécanique apporte les outils d'analyse, de calcul et de représentation nécessaires aux activités de :

- Diagnostic des pannes,
- Réparation ou dépannage des systèmes,
- Après-vente en milieu professionnel.

L'évolution technologique des véhicules nécessite des compétences affirmées de la part des techniciens pour qu'ils puissent intervenir avec un maximum d'efficacité, notamment lorsque des pannes complexes surviennent.

.

| **S6 - Analyse fonctionnelle, structurelle et mécanique des systèmes automobiles** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S6.1 – Analyse fonctionnelle** | **Niveau** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Analyse fonctionnelle**<br>• Architecture fonctionnelle des systèmes : chaîne d'énergie, chaîne d'information<br>• Déclinaison des fonctions de service et des fonctions techniques : outil FAST… | | | | |
| **Schématisation**<br>• Schéma bloc<br>• Schéma cinématique<br>• Schéma technologique<br>• Schéma hydraulique et pneumatique<br>• Schéma électrique | | | | |
| **S6.2 - Analyse structurelle** | | | | |
| **Représentation**<br>• Modeleur volumique<br>- Outils d'aide à la maintenance (éclatés, perspectives, nomenclatures.)<br>- Établissement de documentation technique<br>• Croquis | | | | |
| **Liaisons complètes, guidages en rotation, en translation, rotulage**<br>• Solutions constructives<br>• Conditions fonctionnelles (précision du guidage, tenue aux efforts)<br>• Lubrification<br>• Étanchéité<br>• Dispositifs de réglage ou de serrage<br>• Contrôle(s)<br>• Cause(s) et modes de défaillance | | | | |

| **S6 - Analyse fonctionnelle, structurelle et mécanique des systèmes automobiles** (suite) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S6.2 - Analyse structurelle** (suite) | **Niveau** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Liaisons élastiques, amortisseurs** | | | | |
| **Transmission de puissance sans transformation de mouvement**<br>• Accouplements d'arbres, embrayages, coupleurs, convertisseurs, limiteurs de couples, freins, poulies-courroies, chaînes, engrenages, trains épicycloïdaux, réducteurs. | | | | |
| **Transmission de puissance avec transformation de mouvement**<br>Systèmes vis-écrou, cames, bielle manivelle :<br>• Comportement cinématique de la loi d'entrée- sortie, réversibilité<br>• Puissance d'entrée et de sortie, rendement<br>• Caractéristiques<br>• Conditions d'utilisation<br>• Conditions de montage<br>• Réglages<br>• Causes et modes de défaillance | | | | |
| **Actionneurs et récepteurs hydrauliques et pneumatiques**<br>• Pompes, compresseurs, vérins… | | | | |
| **Accessoires hydrauliques et pneumatiques de commande, de distribution et de régulation** | | | | |
| **Matériaux**<br>• Typologie<br>• Caractéristiques et domaines d'utilisation | | | | |
| **S6.3 – Analyse mécanique** | | | | |
| **Paramétrage et modélisation**<br>• Frontière d'isolement d'un système<br>• Actions mécaniques<br>- Classe d'équivalence<br>- Graphe des liaisons<br>- Nature (contact, distance)<br>- Modélisation des efforts transmissibles (représentation par un torseur)<br>- Étude locale des actions de contacts : (nature géométrique du contact, loi de coulomb, roulement, glissement, pression de Hertz)<br>- Cas particulier du contact sol-pneumatique | | | | |
| • Liaisons<br>- Les liaisons élémentaires normalisées<br>- Actions transmissibles par une liaison (vecteur, torseur)<br>- Degrés de liberté | | | | |
| • Mécanismes<br>- Association de liaisons simples : liaisons composées<br>- Isostatisme, hyperstatisme et mobilité | | | | |
| **Statique**<br>• Principe fondamental de la statique : principe, théorèmes généraux<br>• Réciprocité des actions mutuelles<br>• Méthodologie de résolution analytique ou informatique des problèmes de statique | | | | |

| **S6 - Analyse fonctionnelle, structurelle et mécanique des systèmes automobiles** (suite) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S6.3 – Analyse mécanique** (suite) | **Niveau** | | | |
| Savoirs | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Cinématique**<br>• Généralités<br>- Définition des mouvements<br>- Repères (absolu, relatif)<br>- Coordonnées, paramétrage, trajectoire d'un point d'un solide | | | | |
| • Caractérisation du mouvement d'un point d'un solide par rapport à un repère<br>- Vecteurs position, vitesse, accélération<br>- Champ des vecteurs vitesses des points d'un solide<br>- Application aux mouvements de translation, de rotation autour d'un axe fixe | | | | |
| • Lois d'entrée sortie *(Exploitation sous assistance informatique)* | | | | |
| **Dynamique**<br>• Inertie d'un solide<br>- Centre de gravité d'un solide et d'un ensemble de solides (exploitation logicielle)<br>- Moment d'inertie par rapport à un axe<br>- Théorème de Huyghens | | | | |
| • Principe fondamental de la dynamique<br>- Solide en translation rectiligne<br>- Solide en rotation autour d'un axe fixe<br>*(Sous assistance informatique)* | | | | |
| **S6.4 – Mécanique des fluides** | | | | |
| **Statique des fluides** | | | | |
| • Loi effort-pression<br>• Loi de l'hydrostatique | | | | |
| **Cinématique des fluides** | | | | |
| • Équation de continuité | | | | |
| **Dynamique des fluides** | | | | |
| • Équation de Bernoulli pour un fluide incompressible<br>• Travail et puissance échangés entre le fluide et le milieu extérieur au cours de son évolution | | | | |
| **Écoulement d'un fluide réel dans une conduite** | | | | |
| • Viscosités cinématique et dynamique, nombre de Reynolds<br>• Écoulements laminaire et turbulent<br>• Pertes de charges singulière et régulière | | | | |
| **Aérodynamique** | | | | |
| • Coefficients aérodynamiques (portance, traînée,…) et paramètres influents | | | | |

# S7 - Culture Générale et Expression

Le programme de culture générale et d'expression dans les sections de techniciens supérieurs se réfère aux dispositions de l'arrêté du 16/11/2006 (BOEN. N° 21 décembre 2006) fixant les objectifs, les contenus de l'enseignement et le référentiel de capacités du domaine de la culture générale et expression.

# Tableau de correspondance Compétences / Savoirs

| SAVOIRS / COMPÉTENCES | | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Connaissances juridiques et administratives | Technologie des véhicules, méthodes d'intervention | Technologie des carrosseries, méthodes de réparation | Communication expression | Essais et mesures |
| **C1** | **S'INFORMER** | | | | | |
| C1.1 | Sélectionner les documents administratifs et constructeurs. | ■ | ■ | ■ | | |
| C1.2 | Décoder les informations techniques collectées. | | ■ | ■ | | ■ |
| **C2** | **COMMUNIQUER** | | | | | |
| C2.1 | Argumenter dans l'environnement professionnel. | ■ | ■ | | ■ | |
| C2.2 | Rédiger les documents professionnels. | ■ | ■ | | ■ | |
| C2.3 | Renseigner les procès verbaux d'expertise. | | | | ■ | |
| C2.4 | Appliquer les mesures conservatoires. | ■ | | | ■ | |
| **C3** | **ANALYSER** | | | | | |
| C3.1 | Etablir les responsabilités en fonction des textes en vigueur. | ■ | | | | |
| C3.2 | Diagnostiquer la défaillance technique et en déduire les actions à mener. | | ■ | ■ | | ■ |
| C3.3 | Evaluer les dommages. | | ■ | ■ | | |
| C3.4 | Mener l'analyse critique d'une méthode, valider une intervention technique proposée. | | ■ | ■ | | ■ |
| **C4** | **METTRE EN OEUVRE** | | | | | |
| C4.1 | Appliquer la réglementation en vigueur. | ■ | | | ■ | |
| C4.2 | Exploiter les outils de mesures et de contrôles. | | | | | ■ |
| C4.3 | Elaborer la méthodologie de réparation en intégrant le développement durable. | | ■ | ■ | | |
| C4.4 | Définir le processus de remise en conformité et en sécurité. | | | | | |

# ANNEXE II a

# RÉGLEMENT D'EXAMEN

| Nature des épreuves | Unités | Coef. | Forme | Durée | Note éliminatoire |
|---|---|---|---|---|---|
| **UNITE A** | | | | | |
| **EA1 – Culture générale et expression** | **UA** | 1 | écrite | 4h | |
| **EA2 - Mathématiques et Sciences physiques** | **UA** | | | | |
| EA2.1 Sous épreuve : Mathématiques | **UA1** | 1 | écrite | 2 h | |
| EA2.2 Sous épreuve : Sciences physiques | **UA2** | 1 | écrite | 2 h | |
| **UNITE B** | | | | | |
| **EB - Analyse des systèmes et contrôle des performances** | **UB** | | écrite | 6 h | 10/20 |
| **UNITE C** | | | | | |
| **E4 – Analyse et contrôle des véhicules** | **UC4** | | Pratique et orale | 3h | 10/20 |
| **E5– Epreuve Véhicule Gravement Endommagé » et « Connaissances Juridiques »** | **UC5** | | | 3h | |
| **E5.1** – Véhicule gravement endommagé | **UC51** | | orale | 1h | 10/20 |
| **E52** – Connaissances juridiques | **UC52** | | écrite | 2h | 10/20 |
| **E6 – Expertise d'un véhicule** | **UC6** | | Pratique et orale | 2h | 10/20 |

# ANNEXE II b

# DÉFINITION DES ÉPREUVES PONCTUELLES

# UNITE A

Les épreuves constituant l'unité A du diplôme d'expert en automobile répondent aux mêmes finalités, objectifs et modes d'évaluation que les épreuves de « culture générale et expression » , « langue vivante étrangère » et « mathématiques et sciences physiques » du brevet de technicien supérieur « après-vente automobile » défini par l'arrêté du 26 juin 2007 modifié, exception faite des coefficients.

# UNITE B

**ANALYSE DES SYSTÈMES ET CONTRÔLE DES PERFORMANCES**

Épreuve EB (Unité B)

### CONTENU DE L'ÉPREUVE

Cette épreuve écrite d'une durée de 6 heures, répond à la définition de l'épreuve correspondante d' « Analyse des systèmes et contrôle des performances » du brevet de technicien supérieur « Après-vente automobile » défini par l'arrêté précité, exception faite de la notation qui comporte pour le DEA une note éliminatoire de 10 sur 20.

*Pour mémoire :*
*L'épreuve a pour objet de valider tout ou partie des compétences du référentiel du* ***Brevet de technicien supérieur « Après-vente Automobile » (AVA) :***

- *C1.1 : Analyser un système du point de vue maintenance.*
- *C1.4 : Analyser un processus, une procédure.*

*Les données et les indicateurs de performance de cette épreuve sont ceux des compétences correspondantes. S'il est bien entendu que la démonstration de ces compétences nécessite la mobilisation des savoirs correspondants, il ne saurait être question de pratiquer par interrogation sur les seuls savoirs.*

*Le travail demandé dans cette épreuve correspond à tout ou partie des tâches du référentiel d'activités professionnelles du BTS AVA.*

### CONDITIONS DE RÉALISATION

Le support de l'épreuve est un dossier technique relatif à un système ou un sous-système appartenant au véhicule, à son environnement ou aux équipements d'atelier. Une problématique en relation avec ce dossier est clairement énoncée. L'ensemble des questions posées permet au candidat de répondre à cette problématique.

# UNITE C

| *Les cases grisées correspondent, pour chacune des 4 unités, aux compétences à évaluer lors de la certification (examen ou validation des acquis).*<br>*Seules les compétences désignées par des cases grisées seront évaluées. Si d'autres compétences peuvent être mobilisées, elles ne donneront pas lieu à évaluation.*<br>**COMPÉTENCES** | | **U4 Analyse et contrôles du véhicule** | **U 5.1 Véhicule gravement endommagé** | **U 5.2 Connaissances juridiques** | **U 6 Expertise d'un véhicule** |
|---|---|---|---|---|---|
| **C1** | **S'INFORMER** | | | | |
| C1.1 | Sélectionner les documents administratifs et constructeurs. | | | | |
| C1.2 | Décoder les informations techniques collectées. | | | | |
| **C2** | **COMMUNIQUER** | | | | |
| C2.1 | Argumenter dans l'environnement professionnel. | | | | |
| C2.2 | Rédiger les documents professionnels. | | | | |
| C2.3 | Renseigner les procès verbaux d'expertise. | | | | |
| C2.4 | Appliquer les mesures conservatoires . | | | | |
| **C3** | **ANALYSER** | | | | |
| C3.1 | Établir les responsabilités en fonction des textes en vigueur. | | | | |
| C3.2 | Diagnostiquer la défaillance technique et en déduire les actions à mener. | | | | |
| C3.3 | Évaluer les dommages. | | | | |
| C3.4 | Mener l'analyse critique d'une méthode, valider une intervention technique proposée. | | | | |
| **C4** | **METTRE EN OEUVRE** | | | | |
| C4.1 | Appliquer la réglementation en vigueur. | | | | |
| C4.2 | Exploiter les outils de mesures et de contrôles. | | | | |
| C4.3 | Élaborer la méthodologie de réparation en intégrant le développement durable. | | | | |
| C4.4 | Définir le processus de remise en conformité et en sécurité. | | | | |

Pour se présenter à l'unité C, il faut être titulaire des unités A et B.

## E4 - ANALYSE ET CONTRÔLE DES VEHICULES

### CONTENU DE L'ÉPREUVE :

L'épreuve a pour objet de valider tout ou partie des compétences suivantes du référentiel:

- C1.2 : Décoder les informations techniques collectées.
- C3.2 : Diagnostiquer la défaillance technique et en déduire les actions à mener.
- C4.2 : Exploiter les outils de mesures et de contrôles.
- C3.4 : Mener l'analyse critique d'une méthode, valider une intervention technique proposée.

Les données et les indicateurs de performance de cette épreuve sont ceux des compétences correspondantes. S'il est bien entendu que la démonstration de ces compétences nécessite la mobilisation des savoirs correspondants, il ne saurait être question de pratiquer par interrogation sur les seuls savoirs.

Le travail demandé dans cette épreuve correspond à tout ou partie des tâches : 1T1, 1T2, 1T3, 1T4, 1T5, 1T8, 4T1,

### CONDITIONS DE RÉALISATION

Le support de l'épreuve est un véhicule dont un système pluri technologique est en dysfonctionnement. La documentation technique du véhicule est à disposition.

Les outils d'aide au diagnostic (matériel permettant l'interrogation des calculateurs, banc de géométrie de trains roulants, outils de mesure des structures, banc de freinage-suspension, appareils de métrologie,…) et de mesures complémentaires sont à disposition.

### MODE D'ÉVALUATION:

Épreuve pratique notée sur 20 points - note éliminatoire : 10/20
Elle est composée de 2 parties notées sur 10 points, dont une portera sur des activités de mécanique et l'autre de carrosserie.

**Première partie (sur 10 points)** : Épreuve pratique de contrôle d'un véhicule et d'analyse des résultats. Durée : 2h dont 1H 30 mn de travaux pratiques et 30 mn de soutenance (10 mn d'exposé des conclusions, 20mn d'entretien).

**Seconde partie (sur 10 points)** : Épreuve orale d'analyse technique d'une méthodologie de réparation et/ou de diagnostic d'un véhicule à partir d'un dossier de suivi de réparation. Durée : 1h dont 30 mn de préparation et 30 mn de soutenance (10 minutes d'exposé et 20 minutes d'entretien).

*Nota : Le sujet de l'épreuve est tiré au sort. Le sujet de la 2ème partie est tiré au sort par le candidat de manière à ce que :*

- *Le candidat ayant tiré au sort en partie 1 un sujet de mécanique sera évalué sur un sujet de carrosserie.*
- *Le candidat ayant tiré au sort en partie 1 un sujet de carrosserie sera évalué sur un sujet de mécanique.*

L'évaluation est établie sur la grille établie par l'Inspection Générale et diffusée au travers de la circulaire nationale d'organisation.

# EPREUVE E5 : « Épreuve Véhicule Gravement Endommagé » et « Connaissances Juridiques ».

## E 5.1 : VEHICULE GRAVEMENT ENDOMMAGE.

**CONTENU DE L'EPREUVE :**
Durée : 1 heure, Note éliminatoire : 10/20

L'épreuve a pour objet de valider tout ou partie des compétences suivantes du référentiel :

C 1.1 : Sélectionner les documents administratifs et constructeurs.
C 2.1 : Argumenter dans l'environnement professionnel.
C 4.4 : Définir le processus de remise en conformité et en sécurité.

Les données et les indicateurs de performance de cette épreuve sont ceux des compétences correspondantes. S'il est bien entendu que la démonstration de ces compétences nécessite la mobilisation des savoirs correspondants, il ne saurait être question de pratiquer par interrogation sur les seuls savoirs.

Cette épreuve a pour support un dossier élaboré par le candidat pendant sa période de formation en cabinet d'expertise automobile.

Le dossier de 30 pages au maximum (y compris les annexes) relatera :

- l'origine de la procédure V.E.,
- les différentes définitions, initiateurs et champs d'application V.E.I. , V.G.E.,
- une situation professionnelle « réelle » et « vécue » en tant que stagiaire accompagnant un expert habilité V.E. mettant en œuvre la procédure V.G.E.

La situation professionnelle présentera :

- la ou les justifications de l'initiation de la procédure,
- la description technique des dégâts subis par le véhicule,
- la justification de la « réparabilité »,
- une estimation chiffrée sur dommages apparents avant démontage,
- l'obligation de conseil de l'expert,
- la méthodologie de réparation établie contradictoirement,
- la méthodologie de contrôle et de suivi,
- l'ensemble des rapports, courriers, courriels, compte rendu, résultats des différents moyens de contrôle, documentation constructeur… échangés dans le cadre du suivi administratif et technique entre tous les intervenants.

Le dossier devra parvenir au centre d'examen en double exemplaire un mois avant le début des épreuves.

**DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE** :

Après un temps de préparation (10 minutes), le candidat :

- présente son dossier à la commission d'interrogation (maximum 30 minutes),
- répond aux questions de la commission d'interrogation (maximum 20 minutes).

L'évaluation est établie sur la grille établie par l'Inspection Générale et diffusée au travers de la circulaire nationale d'organisation.

## U5.2 : CONNAISSANCES JURIDIQUES.

**CONTENU DE L'ÉPREUVE :**

L'épreuve a pour objet de valider tout ou partie des compétences suivantes du référentiel :

C 2.2 - Rédiger les documents professionnels.
C 3.1 - Établir les responsabilités en fonction des textes en vigueur.
C 4.1 - Appliquer la réglementation en vigueur.

Les données et les indicateurs de performance de cette épreuve sont ceux des compétences correspondantes. S'il est bien entendu que la démonstration de ces compétences nécessite la mobilisation des savoirs correspondants, il ne saurait être question de pratiquer par interrogation sur les seuls savoirs.

A partir d'un sujet remis au candidat présentant des questions sur le programme des connaissances juridiques et une étude de cas liée à l'environnement professionnel de l'expert, le candidat doit :

- répondre aux questions posées de façon précise en utilisant le vocabulaire juridique approprié;
- transposer les faits du cas pratique en situation juridique ;
- dégager les différents problèmes juridiques et solutions juridiques envisageables à partir de leur fondement ;
- argumenter chaque solution juridique développée ;
- justifier les réponses à partir des fondements juridiques propres au cas étudié.

La profession participera à l'élaboration des sujets d'examen.

**MODALITES :**

Épreuve écrite, durée 2h - note éliminatoire : 10/20.

Le travail demandé dans cette épreuve correspond à tout ou partie des tâches : 1T1, 1T2, 1T3, 1T4, 1T5, 1T6, 3T1, 3T3, 4T1, 4T2,

# EPREUVE E6 : EXPERTISE D'UN VEHICULE

**CONTENU DE L'EPREUVE**

L'épreuve a pour objet de valider tout ou partie des compétences suivantes du référentiel :

C 2.3 : Renseigner les procès verbaux d'expertise.
C 2.4 : Appliquer les mesures conservatoires.
C 3.3 : Évaluer les dommages.
C 4.3 : Élaborer la méthodologie de réparation en intégrant le développement durable.

Les données et les indicateurs de performance de cette épreuve sont ceux des compétences correspondantes. S'il est bien entendu que la démonstration de ces compétences nécessite la mobilisation des savoirs correspondants, il ne saurait être question de pratiquer par interrogation sur les seuls savoirs.

**MODE D'EVALUATION**

Épreuve pratique d'une durée de 2h, note éliminatoire : 10/20

Le travail demandé dans cette épreuve correspond à tout ou partie des tâches : 1T1, 1T2, 1T3, 1T4, 1T5, 3T1, 3T3, 4T1, 4T2,

Le candidat expertise le véhicule pendant 30 minutes. Il rédige ensuite pendant 1h dans une **salle isolée hors présence du véhicule.** Il expose son rapport d'expertise pendant 10 minutes.
L'entretien oral avec les membres du jury pendant 20 minutes, portera sur l'expertise du véhicule concerné.
L'ensemble des documents du candidat doit être remis au jury.

# ANNEXE III

## Liste des diplômes permettant aux candidats d'être dispensés de certaines unités de contrôles

| Unités du diplôme d'expert en automobile | Liste des diplômes autorisant la dispense |
|---|---|
| **UNITE A** | Brevets de technicien supérieur du secteur industriel<br>Diplômes universitaires de technologie du secteur industriel<br>Diplômes d'ingénieur |
| **UNITE B** | **Brevets de technicien supérieur**<br>Maintenance et après vente des véhicules automobiles, option VP et VI<br>Après-vente Automobile, option VP, VI, Motocycles<br>Exploitation des véhicules à moteur<br>Moteur à combustion interne<br>Agroéquipement<br>Machinisme agricole<br>Génie des équipements agricoles<br>Maintenance après vente des engins de travaux publics et de manutention<br><br>**Diplôme universitaire de technologie**<br>. Génie mécanique option automobile<br>**Diplôme d'ingénieur**<br>. Diplôme de l'ESTACA, option automobile<br>. ISAT (Nevers) |

# ANNEXE IV

**Liste des diplômes permettant aux candidats de ne justifier que d'un an de pratique professionnelle conformément à l'article 5 b) du décret n°95-665 du 25 avril 1995 portant création et règlement général du diplôme d'expert en automobile.**

.

**Brevets de technicien supérieur :**

- Maintenance et après vente des véhicules, option VP et VI
- Après-vente Automobile, option VP, VI, Motocycles
- Exploitation des véhicules à moteur
- Moteur à combustion interne
- Agroéquipement
- Machinisme agricoles
- Maintenance après vente des engins de travaux publics et de manutention

**Diplômes universitaires de technologie :**

- Génie mécanique option automobile

**Diplômes d'ingénieur :**

- Diplôme délivré par l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile (E.S.T.A.C.A)

- Diplôme délivré par l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile (I.S.A.T) à Nevers.

- Diplômes d'ingénieur délivrés par les écoles figurant sur la liste des établissements habilités à délivrer un diplôme d'ingénieur en application du Code de l'enseignement technique.

# ANNEXE V

# Période d'activité d'expertise en qualité d'expert en formation auprès d'une personne ayant la qualité d'expert en automobile.

***Conditions d'accès***

Pour intégrer un cabinet, une entreprise d'expertise automobile ou toute autre structure habilitée à la pratique de l'expertise automobile en tant qu'expert en formation, le candidat doit bénéficier d'une expérience professionnelle significative dans la réparation automobile (mécanique et carrosserie). La durée minimale exigée de cette expérience peut varier de un an à trois ans consécutifs, en fonction des diplômes dont est titulaire le candidat. Il doit en outre être titulaire des unités A et B du diplôme d'expert en automobile.

***La période de formation professionnelle en cabinet ou entreprise d'expertise automobile***

Au sein d'un cabinet ou d'une entreprise d'expertise, l'expert en formation suit une période de formation professionnelle de 24 mois minimum avant de pouvoir se présenter au Diplôme d'expert en automobile. Cette période de formation se réalise auprès d'un maître de stage, lui-même expert en automobile diplômé. Bien qu'il ne soit pas inscrit sur la Liste Nationale, l'expert en formation ou stagiaire expert peut pratiquer l'expertise dans les ateliers de réparation. Cette activité est une condition réglementaire pour accéder à la profession d'expert en automobile (décret n° 95-493 du 25 avril. 1995, art. 5 c) JO 2 mai 1995).
Pour le compte des clients de l'entreprise ou du cabinet qu'il représente, il accomplit certains actes de la profession sous la condition de rendre compte à son maître de stage qui dirige l'exécution de son travail. Cela concerne : l'examen du véhicule endommagé, son identification, le relevé des dommages, la discussion contradictoire avec le réparateur, le chiffrage des dommages et/ou le calcul de la valeur du véhicule. En complément de formation, il bénéfice d'une formation théorique spécifique lui apportant d'une part les connaissances bases du métier d'expert en automobile et d'autre part le préparant au diplôme d'expert automobile.

D'un point de vue pratique, on distingue deux phases dans cette période de 24 mois. Dans un premier temps, dont la durée peut varier en fonction des qualités démontrées par l'expert en formation, il s'agit pour lui d'observer l'environnement professionnel auquel il se destine : l'expert en formation suit son maître de stage dans ses différentes activités. Cela lui permet d'aborder différents aspects de son futur métier : la réglementation, la déontologie mais aussi la gestion administrative de l'expertise et bien sûr les besoins en compétences techniques. Cette première phase d'observation permet à l'expert en formation de percevoir l'organisation d'un cabinet ou d'une entreprise d'expertise, de connaître les moyens mis en œuvre pour réaliser l'activité et leur exploitation informatique.
Dans un second temps, dit d'immersion professionnelle, l'expert en formation réalise, en situation opérationnelle, toutes formes d'expertises de difficultés croissantes. À la différence des experts habilités à exercer (inscrits sur la liste nationale), l'expert en formation, placé sous le contrôle et la responsabilité de son maître de stage, reçoit des instructions pour l'exécution de son activité d'expertise (du point de vue technique). L'autonomie s'acquiert de manière progressive. Au départ accompagné de son maître de stage, l'expert en formation, au fil des missions, développe ses compétences et peut réaliser certaines actions seul. Néanmoins, et jusqu'à l'obtention de son diplôme, il rend compte de manière régulière à son maître de stage qui valide ses réalisations. Ainsi, le maître de stage peut parfois décider d'examiner à nouveau certains véhicules.
Toutes les productions des experts en formation doivent être contresignées par le maître de stage ou signées sous la qualité d'expert en formation. Le rapport d'expertise est, dans tous les cas, établi sous le nom du maître de stage.

# ANNEXE VI

## Tableau de correspondance

| Diplôme d'expert en automobile<br>arrêté du 25 avril 1995 | Diplôme d'expert en automobile<br>Présent arrêté |
|---|---|
| **UNITE A** | **UNITE A** |
| **Expression française** | **Culture générale et expression** |
| **Sciences physiques-mathématiques** | **Mathématiques et Sciences physiques** |
| **UNITE B** | **UNITE B** |
| **Analyse des systèmes et contrôle des performances** | **Analyse des systèmes et contrôle des performances** |
| **UNITE C** | **UNITE C** |
| **Connaissance juridique et administratives** | **Véhicule Gravement Endommagé » et « Connaissances Juridiques »** |
| **Contrôle technique d'un véhicule et présentation d'un dossier technique** | **Analyse et contrôle des véhicules** |
| **Expertise d'un véhicule accidenté** | **Expertise d'un véhicule** |