

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 mars 2024

VISANT À FAVORISER LE RÉEMPLOI DES VÉHICULES, AU SERVICE DES MOBILITÉS DURABLES ET SOLIDAIRES SUR LES TERRITOIRES - (N° 1993)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° CD29

présenté par

M. Taite, M. Vatin, M. Emmanuel Maquet, M. Bony, M. Descoeur, Mme Petex, M. Ray et
M. Vermorel-Marques

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

Après le troisième alinéa de l'article L. 541-9-2 du code de l'environnement, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :

« I *bis*. – Les producteurs, importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché de voitures particulières communiquent sans frais aux vendeurs de leurs produits ainsi qu'à toute personne qui en fait la demande l'indice de réparabilité de ces équipements ainsi que les paramètres ayant permis de l'établir. Cet indice vise à informer le consommateur sur la capacité à réparer le produit concerné.

« Une voiture particulière considérée comme un déchet au sens de l'article L. 541-1-1 mais qui n'a pas été gravement endommagée et dont la durée de disponibilité n'a pas été atteinte fait l'objet d'une indemnisation à sa valeur vénale auprès de son acquéreur de la part du producteur, importateur, distributeur ou metteur en marché.

« Un décret en Conseil d'État définit les modalités d'application du présent I *bis*. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à créer un indice de réparabilité pour les véhicules, sur le modèle de ce qui existe pour les appareils électroménagers. Nombre de conducteurs se trouvent ainsi privés de leur voiture, sans véritable indemnisation, lorsque celle-ci fait l'objet d'un accident même léger et que les assurances estiment qu'il n'est pas économiquement rentable de le réparer.

Cela est par exemple le cas lors du déclenchement d'un airbag, même pour un choc mineur, causant des dommages au tableau de bord, aux garnitures intérieures et à la carrosserie jugés trop importants

au regard du coût de la réparation et de la valeur du véhicule avant accident. Celui-ci est alors considéré comme une épave, alors qu'il reste en majeure partie fonctionnel.

De même, nombre de véhicules électriques sont mis à la casse car il n'est pas économiquement avantageux de réparer leur batterie (une Tesla Model 3 est vendue 45 000 € mais réparer sa batterie coûte 20 000 € hors main d'œuvre). Au moindre choc ayant endommagé la batterie, la voiture est mise au rebut alors qu'elle n'affiche que quelques milliers de kilomètres, d'où un bilan carbone parfois supérieur à un véhicule thermique sur l'ensemble de son cycle de vie.

L'instauration d'un indice de réparabilité et d'obligations de reprise des véhicules permettrait ainsi de mieux protéger les consommateurs contre ces phénomènes d'obsolescence précoce.