



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Moteurs défectueux Renault-Nissan / Stellantis

Question écrite n° 14313

Texte de la question

M. Matthias Tavel interroge Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme, sur les difficultés rencontrées par les automobilistes lésés par des pannes de moteurs à répétition. Depuis plusieurs années, les propriétaires de véhicules équipés d'un moteur 1.2 PureTech de chez Stellantis (anciennement PSA), comme les propriétaires de véhicules équipés d'un moteur 1.2 TCe de chez Renault-Nissan, rencontrent de nombreuses difficultés. Suite à des dysfonctionnements et selon les cas, des clients sont victimes d'une consommation très excessive d'huile, pouvant mener à une détérioration de la courroie de distribution, voire à une casse moteur - ce qui met notamment leur sécurité en danger (risques d'accidents). Dans le cas de Stellantis, ces difficultés ont été reconnues par le groupe, qui expliquait en 2020 que « certains clients peuvent être victimes d'une dégradation de la courroie de distribution due au vieillissement prématûr de l'huile ». Ces difficultés sont telles que deux campagnes de rappel de véhicules ont eu lieu fin 2020 pour les véhicules produits entre 2013 et 2017 et fin 2022 pour ceux produits entre 2017 et fin 2018. Mais ces campagnes consistaient uniquement à une vérification du moteur sans aucune garantie d'une participation financière en cas de nécessité du remplacement d'une pièce ou du moteur en entier. En effet, Stellantis préfère prendre en charge les réparations au cas par cas, invoquant différents arguments comme l'ancienneté ou l'entretien du véhicule effectué hors réseau agréé. En Italie, pour une situation similaire concernant le remplacement de réservoirs AdBlue pour certains véhicules diesel, les constructeurs Peugeot et Citroën ont signé un accord avec l'autorité italienne de la concurrence. Cet accord a permis aux clients italiens d'obtenir une compensation économique en fonction de l'âge du véhicule, du kilométrage effectué et de la date de changement du réservoir. En France et à défaut d'une telle politique, des actions collectives ont été lancées par avocat en 2023. Elles ont pour but d'obtenir une indemnisation systématique des clients ou, à défaut d'indemnisation, de déposer auprès du tribunal une demande d'accès aux informations techniques détenues par le constructeur. Il convient de signaler qu'outre ce problème de sécurité, une campagne de rappel a été effectuée par le groupe Stellantis en 2023 pour un problème d'origine environnemental : les rejets d'oxydes d'azote (Nox) pouvant, pour certains modèles de ces mêmes moteurs, se retrouver non-conformes à la réglementation en matière d'émission. L'État est actionnaire majoritaire du groupe Renault, à hauteur d'environ 15 %. Par le biais de Bpifrance, il est également actionnaire du groupe Stellantis à hauteur d'environ 6 %. Ainsi, l'État dispose d'une voix au conseil d'administration de ces groupes. M. le député déplore la situation dans laquelle sont placés ces automobilistes, une panne de leur véhicule impactant leurs déplacements du quotidien et leur sécurité et appelant des dépenses qu'ils ne peuvent se permettre. Il l'interroge donc pour savoir dans quelle mesure l'État prévoit de se saisir plus amplement de ces dossiers afin de s'assurer que les rappels nécessaires à prévenir les risques pour la sécurité soient réalisés et d'exiger une indemnisation systématique à due concurrence du dommage.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est attentif à l'exercice des droits des consommateurs dans les signalements relatifs aux dysfonctionnements de moteurs de véhicules automobiles. Deux services de l'État travaillent conjointement sur le traitement de ces signalements, compte tenu de leurs compétences respectives : le service de surveillance du

marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) relevant du ministère chargé des transports et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). S'agissant de la conformité des moteurs concernés aux exigences techniques, le SSMVM mène les investigations nécessaires auprès des constructeurs concernés, nonobstant les mesures volontaires pouvant être prises par ces derniers, notamment dans le moteur 1.2 Puretech où une campagne de rappel a été menée. S'agissant des dysfonctionnements des réservoirs AdBlue, outre les investigations menées par le SSMVM, la DGCCRF travaille avec la Commission européenne et les autres autorités nationales compétentes en matière de protection des consommateurs, dans le cadre du réseau européen de coopération en matière de protection des consommateurs (CPC), à la définition de mesures robustes et harmonisées en faveur des consommateurs. Il s'agit en effet de s'assurer que les consommateurs disposent d'une prise en charge adaptée des réparations au regard des dommages subis. À cet égard, le Gouvernement sera vigilant sur la volonté du constructeur d'appréhender ces difficultés avec le niveau d'exigence requis, sur les engagements qui en découlent et la bonne application de ces derniers.

Données clés

Auteur : [M. Matthias Tavel](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (8^e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14313

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Petites et moyennes entreprises, commerce, artisanat et tourisme

Ministère attributaire : [Entreprises, tourisme et consommation](#)

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [16 janvier 2024](#), page 334

Réponse publiée au JO le : [11 juin 2024](#), page 4818