

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD353

AMENDEMENT

présenté par

M. Blairy, Mme Bouquin, M. Dutremble, M. Evrard, M. Guibert, M. Houssin, M. Humbert,
Mme Lechanteux, M. David Magnier, M. Marchio, M. Markowsky, M. Meurin, Mme Ménaché,
Mme Roullaud, Mme Sabatini et M. Schreck

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

Le code de la consommation est ainsi modifié :

I. – La section 3 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} est complétée par un article L. 121-11-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 121-11-1* – Il est interdit à tout constructeur ou importateur commercialisant un véhicule électrique doté d'une fonctionnalité bidirectionnelle de subordonner l'accès du propriétaire ou de l'utilisateur à cette fonctionnalité :

« 1° Au choix d'un fournisseur d'électricité déterminé par le constructeur ou l'importateur ;

« 2° À l'acquisition ou à l'utilisation d'une borne de recharge d'une marque ou d'un modèle déterminé par le constructeur ou l'importateur, dès lors que la borne utilisée est conforme aux normes techniques applicables en matière de recharge bidirectionnelle ;

« 3° À la souscription d'un abonnement ou d'un service numérique commercialisé par le constructeur ou l'importateur ou par une entité liée au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce. »

II. – La section 3 du chapitre VII du titre I^{er} du livre II est complétée par un article L. 217-22-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 217-22-1* – Lorsqu'un constructeur ou importateur commercialise sur le territoire national un véhicule électrique doté d'une fonctionnalité de restitution d'énergie vers le réseau électrique ou vers l'installation électrique du lieu de stationnement, dénommée fonctionnalité bidirectionnelle, et propose au consommateur une garantie commerciale portant sur la batterie de traction de ce

véhicule, cette garantie couvre l'usage de ladite fonctionnalité bidirectionnelle.

« Cette garantie ne peut être subordonnée :

« 1° À l'acquisition ou à l'utilisation d'une borne de recharge d'une marque ou d'un modèle déterminé par le constructeur ou l'importateur ;

« 2° Au type de résidence du propriétaire ou de l'utilisateur du véhicule ;

« 3° À la zone géographique de résidence du propriétaire ou de l'utilisateur au regard du gestionnaire de réseau de distribution d'électricité compétent. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 2 du présent projet de loi prévoit une prise en charge publique pouvant atteindre 75% des coûts de raccordement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. L'État engage ainsi des fonds publics pour accélérer le déploiement de ces infrastructures et, à terme, de la technologie bidirectionnelle qui permet de restituer l'électricité stockée dans la batterie vers le réseau ou vers le lieu de résidence du propriétaire.

Le présent amendement vise à corriger une contradiction entre cet objectif de politique publique et les pratiques contractuelles actuelles des constructeurs automobiles.

La plupart des constructeurs proposent une garantie commerciale batterie standard de huit ans ou 160000 kilomètres, conditionnée au maintien d'un seuil minimal de capacité, le plus souvent 70% de la capacité d'origine. Or cette garantie est structurée de manière à exclure l'usage bidirectionnel. La seule garantie V2G commercialisée en France à ce jour conditionne sa couverture à plusieurs conditions cumulatives documentées dans la notice du constructeur concerné : utilisation exclusive d'une borne propriétaire, souscription d'un contrat d'électricité auprès d'un fournisseur désigné par le constructeur, résidence en zone desservie par un gestionnaire de réseau déterminé, excluant de facto environ trois millions de consommateurs desservis par les Entreprises Locales de Distribution dans 2500 communes.

En l'absence de garantie couvrant l'usage bidirectionnel, une dégradation prématurée de la batterie dont le remplacement représente un coût substantiel reste entièrement à la charge du propriétaire alors même que cet usage est promu par la politique publique financée par l'article 2 du présent projet de loi.

Au-delà de la question de garantie, l'accès même au service bidirectionnel est conditionné à l'achat d'une borne précise et à la souscription d'un contrat d'électricité auprès d'un fournisseur désigné par le constructeur ainsi qu'à l'utilisation de son application numérique. Cette subordination constitue un verrouillage de l'accès à une fonctionnalité que le consommateur a acquise avec son véhicule, au bénéfice exclusif de l'écosystème commercial du constructeur.

Tel est l'objet de cet amendement.