



N° 2090

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 janvier 2024.

PROPOSITION DE LOI

visant à instaurer un indice de réparabilité automobile,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Anaïs SABATINI, M. Victor CATTEAU, M. Frédéric BOCCALETTI, Mme Christine ENGRAND, M. Christophe BENTZ, M. Julien RANCOULE, Mme Edwige DIAZ, M. José BEAURAIN, Mme Laurence ROBERT-DEHAULT, Mme Sophie BLANC, Mme Mathilde PARIS, M. Frédéric FALCON, Mme Michèle MARTINEZ, Mme Annick COUSIN, M. Frank GILETTI, M. Serge MULLER, M. Nicolas MEIZONNET, M. Matthieu MARCHIO, M. Emmanuel BLAIRY, M. Philippe BALLARD, Mme Florence GOULET, Mme Sandrine DOGOR-SUCH, M. Jérôme BUISSON, Mme Angélique RANC, M. Alexis JOLLY, M. Timothée HOUSSIN, M. Jordan GUITTON, M. Thibaut FRANÇOIS, Mme Gisèle LELOUIS, M. Kévin PFEFFER, M. Sébastien CHENU, M. Bruno BILDE, M. Alexandre LOUBET, M. Daniel GRENON, M. Stéphane RAMBAUD, Mme Alexandra MASSON, Mme Julie LECHANTEUX, M. Hervé DE LÉPINAU, Mme Yaël MENACHE, Mme Christine LOIR, Mme Catherine JAOUEN, M. Philippe LOTTIAUX, M. Thierry FRAPPÉ,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Certains véhicules électriques disposent de pack batterie non réparable, ce qui obligerait à mettre à la casse après un simple accrochage des véhicules parfois très faiblement kilométrés. Ce non-sens écologique et cette gabegie financière ont été récemment révélés par des compagnies d'assurance ce qui a fait l'objet d'un article de l'agence Reuters le 20 mars 2023.

Le pack batterie d'une voiture électrique pouvant représenter jusqu'à 50 % de son prix global, s'il s'avère irréparable sans un changement complet, c'est l'ensemble du véhicule qui risque de terminer au rebut. Certains constructeurs prévoient la possibilité de remplacer les modules de la batterie de manière indépendante. D'autres packs batterie, notamment ceux du plus grand fabricant mondial de véhicules électriques ont été considérés par des experts comme ayant une « réparabilité nulle. »

Un pack batterie de véhicule électrique est composé de plusieurs modules, qui contiennent eux-mêmes plusieurs cellules. Dans l'idéal, à la suite d'un accrochage ayant endommagé la batterie, il conviendrait de changer les éventuelles cellules ou modules concernés pour éviter d'avoir à remplacer l'ensemble du pack batterie. Mais certains constructeurs font le choix délibéré de rendre irréparables ces cellules ou modules.

Ainsi, au moindre accrochage ayant endommagé la batterie, le véhicule s'avère irréparable alors même qu'il peut être dans un état proche du neuf avec quelques centaines de kilomètres au compteur. En effet, bien souvent, le garage qui réceptionne le véhicule endommagé n'a pas les moyens techniques de vérifier l'intégrité structurelle de la batterie. En cas de doute, le principe de précaution s'appliquera et l'expert de l'assurance préférera déclarer le véhicule épave compte tenu du coût que représenterait le changement de l'ensemble du pack batterie. À titre d'exemple, pour le véhicule électrique le plus vendu au monde, d'une valeur de 40 000 euros, le changement de la batterie représente un coût d'environ 20 000 euros soit 50 % de la valeur du véhicule neuf.

Cette situation ubuesque pose le problème de la réparabilité des véhicules électriques et constitue un scandale écologique.

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 de lutte contre le gaspillage et pour l'économie met en place l'affichage obligatoire d'un indice de

réparabilité pour certains produits électriques et électroniques. Alors que les tondeuses à gazon électriques sont concernées par ce dispositif, rien n'a été fait pour les véhicules.

L'explosion des coûts de réparation engendrée par le changement éventuel du pack batterie produira de manière mécanique une très forte augmentation des primes d'assurance pour les usagers.

Au-delà de l'aspect financier, cette quasi non réparabilité de certains véhicules électriques constitue un véritable scandale écologique et une menace pour l'environnement. Si les véhicules électriques sont généralement jugés plus vertueux pour l'environnement, c'est le cas uniquement en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie et après avoir roulé plusieurs centaines de milliers de kilomètres. Devoir mettre à la casse des véhicules quasi neufs inverse la situation. Si un véhicule électrique se retrouve classé comme épave seulement quelques dizaines de milliers de kilomètres il sera alors, sur l'ensemble de son cycle de vie, beaucoup plus polluant qu'un véhicule thermique.

Le Gouvernement a voté l'instauration de « zones à faibles émissions » (ZFE) visant à interdire 7 véhicules sur 10 et près de la moitié des Français des centres-villes pour des motifs environnementaux. La révélation de ce non-sens environnemental affectant les véhicules électriques dits vertueux doit être pris en compte avec le plus grand sérieux.

Pour éviter à l'avenir une explosion des primes d'assurance et empêcher un non-sens écologique l'article 1^{er} de cette proposition de loi instaure un indice de réparabilité sur les véhicules, comme cela existe déjà sur de nombreux appareils électriques et électroniques.

L'article 2 rend obligatoire pour les constructeurs automobiles dont les batteries de propulsion des véhicules produits sont réparables au sens de l'article 1^{er} de fournir aux professionnels de l'automobile les notices et modes d'emploi permettant leur réparation.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Après l'article L. 541-9-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 541-9-2-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 541-9-2-1.* – I. – Les constructeurs, importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché de véhicules légers neufs, quelle que soit leur motorisation, communiquent sans frais aux vendeurs de leurs véhicules ainsi qu'à toute personne qui en fait la demande l'indice de réparabilité de ces véhicules ainsi que les paramètres ayant permis de l'établir. Cet indice vise à informer le consommateur sur la capacité de réparer le véhicule concerné.
- ③ « II. – Un indicateur spécifique est précisé pour la batterie principale équipant les véhicules à propulsion électrique.
- ④ « III. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application des I et II et les sanctions applicables en cas d'infraction. »

Article 2

- ① Après le 13° de l'article L.122-5 du code de la propriété intellectuelle, il est inséré un 14° ainsi rédigé :
- ② « 14° Les copies ou reproductions numériques et l'utilisation de notices et modes d'emploi permettant la réparation des batteries de propulsion d'un véhicule à moteur, au sens de l'article L. 110-1 du code de la route. »