

## ENTRETIEN ET RÉPARATION

# Pièces issues de l'économie circulaire : tout ça pour ça !

Comme en matière de pièces captives, la mise en place de la réglementation relative aux pièces issues de l'économie circulaire, aussi appelées PIEC ou plus anciennement pièces d'occasion ou pièces de réemploi, s'avère bien difficile.



MELANIE ROBIN

**Nélia Palmas,**  
juriste métier Anea,  
équipe pédagogique  
Pris (master II  
Assurance)



GR

**Serge Brousseau,**  
docteur en droit,  
avocat à la cour  
chez Trillat  
et associés

**L**es objectifs de cette réglementation sont pourtant clairs et louables : d'une part, permettre au consommateur de réduire sa facture en utilisant des pièces d'occasion sécurisées moins chères que des pièces neuves, dont les prix sont unilatéralement fixés par les constructeurs automobiles ; d'autre part, introduire un peu de développement durable dans le marché automobile, en recyclant les pièces pouvant encore être utilisées pour leur offrir une seconde vie. Pour ce faire, une succession de textes ont été insérés dans le code de la consommation depuis 2015, notamment via l'adoption de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et pour la croissance verte (dite loi Royale) et de ses textes d'application, pris en 2016 et 2018.

### ■ Obligation de proposer le recours à la PIEC

La loi Royale, codifiée notamment à l'article L. 224-67 du code de la consommation, prévoit que tous les professionnels, commercialisant des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles, doivent permettre aux consommateurs, leurs clients, d'opter pour l'utilisation de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves. Puis, cela dit, le texte renvoie à un décret le soin de définir et de lister les catégories de pièces automobiles visées par cette obligation ainsi que les conditions dans lesquelles le professionnel n'est pas tenu de proposer ces pièces. Ce décret tant attendu paraîtra quelques mois plus tard, en mai 2016

(Décr. n° 2016-703, 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire). Ce texte va notamment énoncer les situations dans lesquelles le professionnel de l'entretien ou de la réparation automobile peut échapper à son obligation de proposer le recours à la PIEC : lorsque la prestation d'entretien ou de réparation est réalisée à titre gratuit, sous garanties contractuelles, ou dans le cadre d'actions de rappel, ou lorsqu'elles ne sont pas disponibles dans un délai compatible avec le délai d'immobilisation du véhicule mentionné sur l'ordre de réparation ou que le professionnel estime que ces pièces issues de l'économie circulaire sont susceptibles de présenter un risque important pour l'environnement, la santé publique ou la sécurité routière.

Puis, le décret va rétrécir le champ d'application de cette obligation de proposer le recours à la PIEC, la limitant aux seules prestations portant sur des voitures particulières et des camionnettes, telles que ces véhicules sont définis à l'article R. 311-1 du code de la route. Enfin, il définit une seconde limite, en listant les PIEC concernées par le dispositif ainsi que celles qui en sont exclues (désormais art. R. 224-25, C. conso.).

### ■ Une liste réglementaire de PIEC dont l'utilisation est interdite ?

Faut-il comprendre que cette liste de PIEC, fixée par le décret du 30 mai 2016, est une liste limitative de pièces d'occasion pour lesquelles le recours est autorisé ? Qu'en conséquence, l'utilisation des PIEC non citées ou exclues du dispositif est strictement interdite ? Il n'en est rien. En effet, il faut garder à l'esprit que le dispositif dont il est question ici tient uniquement en une simple proposition, du professionnel à son client, de recourir à la pièce d'occasion, sans qu'il y ait obligation pour l'un ou l'autre de donner une suite à cette proposition. Aussi, on comprend alors aisément que la réglementation a simplement édicté une liste de pièces d'occasion pour lesquelles il existait une obligation pour le professionnel d'en proposer le recours à son client. Toutefois, ce n'est pas parce qu'une pièce ne figure pas dans cette liste, que le professionnel ne peut pas en proposer l'utilisation à son client : simplement pour ces pièces hors liste, cette proposition tiendra uniquement au bon vouloir du professionnel et non à une obligation légale. La réglementation ne vient donc pas, en pratique, créer une liste de pièces d'occasion interdites et/ou autorisées. Elle se contente d'inciter les professionnels de l'entretien et de la

réparation automobile, et leurs clients, à participer à cet élan de développement durable, en donnant une seconde vie aux pièces automobiles, et en espérant qu'ils élargiront volontairement et spontanément le dispositif aux autres pièces non visées par la réglementation.

### ■ Quid de l'expert en automobile et de la PIEC ?

La pièce d'occasion n'intéresse pas uniquement le professionnel de la réparation automobile et son client, propriétaire d'un véhicule. Elle intéresse également un autre professionnel, qui peut être amené à intervenir sur le véhicule dans le cadre d'un sinistre : l'expert en automobile.

L'expert en automobile peut, en effet, intervenir sur un véhicule lorsque celui-ci fait l'objet d'un sinistre : son rôle est alors de constater les dommages subis par le véhicule et d'en évaluer la valeur ainsi que le coût de leur réparation. On parle « du chiffrage des dommages ».

De fait, dans ce cadre, rien ne lui interdit de déterminer le coût de la réparation du véhicule sinistré en incorporant à son évaluation des prix de pièces d'occasion plutôt que des prix de pièces neuves. Ce d'autant plus que cela peut parfois permettre



**Faut-il comprendre que cette liste de PIEC, fixée par le décret du 30 mai 2016, est une liste limitative de pièces d'occasion pour lesquelles le recours est autorisé ? Qu'en conséquence, l'utilisation des PIEC non citées ou exclues du dispositif est strictement interdite ? Il n'en est rien.**

de « sauver » le véhicule. On se rappellera que lorsque l'expert en automobile établit que le coût de la réparation du véhicule est supérieur à sa valeur, celui-ci devient économiquement irréparable, par le jeu de l'article L. 327-1 du code de la route, et entre dans une procédure administrative particulière, aux conséquences lourdes pour le propriétaire du véhicule (sous réserve qu'un assureur dommage soit amené à intervenir pour mettre en œuvre cette procédure). Or, le recours à la pièce d'occasion ayant pour effet de faire baisser le coût de la réparation, il y a donc ici potentiellement une chance d'éviter le classement du véhicule comme étant irréparable.

Seulement, en l'état du droit actuel, l'expert en automobile établira un rapport d'expertise retenant des prix de pièces d'occasion que s'il est en mesure de constater que le propriétaire a donné son consentement pour utiliser ce type de pièces pour la remise en état de son véhicule.

Indépendamment de cet accord, l'expert en automobile pourrait-il évaluer le coût des travaux en incorporant d'autorité des prix de pièce d'occasion ? Oui, si juridiquement cela ne fausse pas l'opinion de l'assureur à qui il appartient de fixer l'indemnité d'assurance. Or à ce jour, les pièces d'occasion ne sont pas suffisamment disponibles sur le marché pour que cette approche se généralise sans risque pour l'expert en automobile d'engager sa responsabilité civile.

Il en ira différemment si l'expert en automobile intervient au titre d'une seconde mission qui peut lui être confiée en cas de sinistre : une mission de certification de travaux que le jargon professionnel appelle « une mission de suivi de travaux ». En effet, il se peut que suite à un sinistre, le véhicule se trouve classé dans une procédure administrative par- ...

... ticulière qui ne peut prendre fin que lorsque le véhicule a été réparé sous le contrôle d'un expert en automobile et que celui-ci a certifié les travaux en rendant un rapport de conformité. Dans cette situation, l'utilisation d'une pièce d'occasion devient plus délicate, car soumises à des obligations additionnelles.

L'expert devant certifier les réparations qui seront faites sur le véhicule, il lui incombe donc préalablement de valider le projet de remise en état. À ce stade, l'un des textes forts de cette profession réglementée, l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application des dispositions du code de la route relatives aux véhicules endommagés pour les voitures particulières et les camionnettes, lui commande d'accepter ou de refuser l'utilisation de PIEC. L'expert en automobile est ici totalement libre dans son positionnement et doit consigner dans son dossier, le cas échéant, quelles pièces d'occasion ont recueilli son consentement, en plus de celui du propriétaire du véhicule et du réparateur automobile en charge des travaux.

En pratique toutefois, cette liberté de choix de l'expert, quant aux pièces d'occasion, connaît une limite. La pratique professionnelle, appuyée par le ministre des Transports, organe disciplinaire des experts en automobile, interdit en effet la validation de projets de réparation prévoyant l'utilisation de pièces de sécurité d'occasion, pour des impératifs de sécurité routière (Cf. Décision disciplinaire du 5 fév. 2019, NOR: TRES1902217S). De fait, cela oblige l'expert en automobile à refuser toute utilisation d'une pièce d'occasion pour remplacer une pièce de sécurité du véhicule (comme les *airbags* par exemple). Se pose alors ici une question essentielle, notamment au regard de cette décision disciplinaire : que considère-t-on comme une pièce de sécurité sur un véhicule ? Quelles sont les pièces

d'occasion dont l'utilisation serait interdite ? Pour l'instant, la pratique professionnelle des experts en automobile s'est contentée de poser une règle générale, en vérité peu commode à mettre en œuvre pour ces techniciens, et l'organe disciplinaire, loin de fixer un élément de réglementation, ne fait que résoudre des cas d'espèce. Il y aurait donc un intérêt certain à établir une règle métier claire et précise pour fixer la norme en la matière et définir, une fois pour toute, quelle est l'étendue de la notion de pièces de sécurité et donc l'étendue des pièces d'occasion pour lesquelles l'expert en automobile ne pourrait pas donner son accord.

Enfin, pour conclure sur ce point, il convient de rappeler que, lorsque l'expert intervient en qualité de certificateur des travaux de réparation (uniquement), il lui incombe également de s'assurer de la traçabilité des pièces d'occasion pour lesquelles il accepte l'utilisation dans la remise en état du véhicule (Cf. Avis n° 17-15 du Haut comité de déontologie de l'expertise automobile). En effet, la jurisprudence estime ici que l'expert doit s'assurer que les PIEC utilisées proviennent bien d'un circuit licite. Si ce n'était pas le cas, et que les pièces

avaient une origine illégale, l'expert pourrait être poursuivi et condamné pour recel de biens issus d'un vol.

### ■ La pièce d'occasion, un dernier rebondissement

Un dernier texte est paru en matière de PIEC : l'arrêté du 8 octobre 2019 relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles. Cet arrêté opère, à nouveau, un travail de définition des termes visés par (désormais) le code de la consommation concernant l'information sur le recours à la pièce d'occasion. Il précise notamment la notion de prestation d'entretien ou de réparation, et fixe les modalités d'information du client (quel support, comment recueillir le consentement du client pour l'utilisation de la PIEC...).

Mais, comme rien n'est simple en matière de réglementation, une organisation professionnelle (CNPA) a décidé d'attaquer ce dernier texte et a demandé au Conseil d'État la suspension de cet arrêté au motif qu'il était trop contraignant et insuffisamment opérationnel pour les réparateurs. Par décision en date du 17 avril 2019, le Conseil d'État suspendra quelques-unes des dispositions de l'arrêté mal aimé des réparateurs : ont ainsi été suspendues les prestations de recherche de pannes, qui ne sont pas des opérations d'entretien, et l'obligation de recueillir sur un support durable le choix du consommateur d'opter pour la pièce d'occasion.

### ■ En conclusion

Pour résumer la situation des PIEC, nous avons aujourd'hui un dispositif législatif et réglementaire complet et complexe : un tel enchevêtrement de textes, constamment contestés, rend aujourd'hui la situation ingérable.



**La dernière enquête du magazine 60 millions de consommateurs montre que bien peu de réparateurs, malgré l'obligation de le faire, proposent des pièces détachées d'occasion. Les exemples concrets relevés par ce numéro sont édifiants et démontrent que l'objectif de valorisation de la pièce d'occasion sécurisée n'est pas atteint.**

Ainsi, partant d'une bonne idée (l'utilisation de pièces d'occasion sécurisées moins chères que des pièces neuves), nous arrivons à une situation où bien peu d'acteurs professionnels s'y retrouvent.

C'est d'ailleurs toujours le même problème en France avec notre administration : « *le diable est dans les détails* », surtout lorsque l'on passe plus de temps à les mettre en avant, qu'à rechercher l'application d'un texte générique. Au lieu de se limiter à un texte général permettant l'utilisation des pièces d'occasion sécurisées, notre administration veut écouter et gérer toutes les situations rencontrées par tous les acteurs (réparateurs, constructeurs, experts, centres de VHU, assureurs... et j'en passe). Le résultat final est indigeste et la volonté positive d'origine épuisée. D'ailleurs, la dernière enquête du magazine *60 millions de consommateurs* montre que bien peu de réparateurs, malgré l'obligation de le faire, proposent des pièces détachées d'occasion. Les exemples concrets relevés par ce numéro de fin d'année sont édifiants et démontrent que

l'objectif de valorisation de la pièce d'occasion sécurisée n'est pas atteint. Pour quelle raison ? Trop de textes, trop de contestations, trop de différenciation entre acteurs, trop d'intérêts corporatistes, trop de *lobbying* croisés des constructeurs et réparateurs.

Dans notre monde complexe aux intérêts particuliers exacerbés, la solution juridique serait de revenir à l'esprit de l'an... 1804, date de création de notre code civil. À cette époque, la loi se faisait rare, était bien écrite et dégageait un principe clair. Aujourd'hui, chaque secteur d'activité force la porte de notre administration pour faire reconnaître son point de vue partisan. Nous avons ainsi, des textes de lois longs et obscurs, qui renvoient à des décrets d'application eux-mêmes longs et obscurs, qui sont appliqués par des arrêtés longs et obscurs. En bref, nous avons ce que nous méritons. Et ce n'est pas près de changer.

Ainsi, la réglementation sur les pièces de l'économie circulaire, comme celle sur les pièces captives, sont le modèle de ce qu'il nous faut éviter. ■ ...

## RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES RELATIFS AUX PIEC

### ■ Art. L.224-67 du code de la consommation

Tout professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles permet aux consommateurs d'opter pour l'utilisation de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves.

### ■ Art. R.224-22 et R.224-24 du code de la consommation

- Sont concernées les prestations d'entretien ou de réparation des voitures particulières et des camionnettes ;  
- Sont des pièces issues de l'économie circulaire, les composants et éléments commercialisés par les centres de traitement de véhicules hors d'usage (VHU) agréés, ceci afin de sécuriser et de tracer les pièces concernées.

### ■ Art. R.224-25 du code de la consommation Les catégories de pièces considérées comme entrant dans le périmètre de l'obligation sont :

- Les pièces de carrosserie amovibles ;
- Les pièces de garnissage intérieur et de la sellerie ;
- Les vitrages non collés ;
- Les pièces optiques ;
- Les pièces mécaniques ou électroniques à l'exception des trains roulant, des éléments de direction, des organes de freinage...

Ensuite, le consommateur doit être informé par un affichage lisible et visible obligatoire dans les lieux de vente de la possibilité d'opter pour des pièces d'occasion à la place de pièces neuves et son consentement écrit doit être obtenu.

Enfin, l'arrêté d'application du 12 octobre 2018 de l'article L.224-67 du code de la consommation a fixé la date d'entrée en vigueur de la PIEC au 1<sup>er</sup> avril 2019.

## Jurisprudence automobile

Vous êtes professionnel du droit de l'automobile (avocat, universitaire, juriste d'entreprise, ...) et souhaitez apporter un avis, un éclairage ou réagir sur un sujet d'actualité ou de fond sur cette matière en pleine évolution ?

**La Jurisprudence automobile s'ouvre pour accueillir de nouvelles contributions :**  
commentaires de jurisprudence, chroniques, cas pratiques...

**Vous êtes intéressés ? Merci d'adresser vos propositions et/ou contributions à :**  
Géraldine Bruguière-Fontenille (Tél: 01 77 92 99 76 ou par mail à [geraldine.bruguiere@infopro-digital.com](mailto:geraldine.bruguiere@infopro-digital.com))