

Peugeot, Citroën, DS, Opel : les

Le moteur 1.2 PureTech pose de nombreux problèmes aux propriétaires, qui en sont bien souvent pour leurs frais.

AUTOMOBILE

« **C**ela commence par la courroie qui connaît une usure prématurée et se dégrade. Comme elle baigne dans l'huile, elle encrasse le moteur qui se met en sécurité. Je suis ainsi tombé en panne pendant mes vacances en 2022. À présent, c'est le moteur qui fait des siennes depuis cet été 2023. J'ai vécu une première perte de puissance sur une nationale. Et, le temps de prendre rendez-vous au garage, ma femme reprend la voiture, tente de doubler un tracteur et subit une nouvelle perte de puissance. Une voiture venant en face l'a obligée à braquer complètement à gauche pour éviter l'accident frontal. »

Depuis 2018, Cédric est le propriétaire d'une Citroën Berlingo, équipée d'un moteur PureTech 1.2. Des témoignages comme le sien se comptent par centaines sur les réseaux sociaux. Des groupes de clients belges mécontents ont même été créés sur Facebook, à l'instar de « PSA Stellantis Citroën Peugeot Opel Toyota 1.2 Puretech Belgique », gérée par Geoffrey Van Eycken.

Meilleur moteur de l'année

Lancé en 2012, le moteur 1.2 PureTech a été élu meilleur moteur de l'année quatre fois entre 2015 et 2018. Pourtant, les problèmes n'ont cessé de s'accumuler, causant des panes plus ou moins graves sur les véhicules Peugeot, Citroën, DS et Opel. Ces marques appartenaient au groupe français PSA (Peugeot Société anonyme), qui a fusionné en 2021 avec FCA (Fiat Chrysler Automobiles) pour devenir Stellan-

tis. Les ennuis, eux, ont subsisté.

C'est la courroie qui lâche en premier. Tournant dans un bain d'huile, elle connaît une usure prématurée qui peut entraîner la casse du moteur. En outre, les résidus de la courroie, abîmée, peuvent boucher la pompe à vide du système de freinage. Résultat ? La pédale de frein devient plus dure et la distance de freinage est rallongée. Sans compter une consommation anormale d'huile. Dans certains véhicules, il faut sans cesse remplir le réservoir. « J'en suis à environ un bidon de 1 litre toutes les trois semaines, constate Cédric. Soit plus d'une trentaine d'euros par mois. »

À la tête du client ?

Des problèmes non négligeables, donc. Et connus par le constructeur. Pour preuve, deux grandes campagnes de rappel des véhicules concernés ont été réalisées en 2020 (modèles construits entre 2013 et 2017) et 2022 (modèles construits après 2017).

« Le constructeur est intervenu entièrement pour la courroie, relate Cédric. Il me propose cette fois de prendre en charge le moteur et les pièces, mais pas la main-d'œuvre, soit environ 1 500 euros. Sur quelle base Stellantis décide de payer telle ou telle intervention, si ce n'est à la tête du client ? Comment faire valoir mes droits ? »

La plupart du temps, Stellantis demande un carnet d'entretien en règle en suivant scrupuleusement les échéances, l'usage d'une marque spécifique d'huile, les factures... pour éventuellement accorder un remboursement.

« Les régimes différent selon



L'usure de la courroie peut mener à une casse moteur.

les garages, note Martin Favresse, avocat spécialisé en responsabilité, assurances et circulation routière. Quand on montre un peu les dents, les choses peuvent s'arranger. Les solutions sont différentes en fonction des clients. »

Geoffrey Van Eycken, administrateur de la page Facebook, s'en est bien tiré. « J'ai eu droit à un remboursement complet, courroie et moteur. J'avais acheté une Citroën C3 en 2018. Elle s'est arrêtée net le 1^{er} avril 2022. Elle a été dépannée par un indépendant Citroën non reconnu par la mar-

que. »

À la demande de Stellantis, il a déplacé, à ses frais, sa voiture vers le centre Stellantis de Drogenbos afin d'avoir droit à une « couverture spéciale pour la courroie de distribution jusqu'à 72 mois [...] ou 100 000 km. » Mais une fois arrivé au garage, changement de discours. « Ils ne voulaient plus intervenir car je n'avais pas respecté l'échéance d'entretien et n'avais pas de facture. J'ai fait jouer la période de confinement pour justifier le retard d'entretien et fourni un document prouvant

que tout avait été contrôlé. »

Stellantis refusant toujours de rembourser les frais, Geoffrey Van Eycken a fait appel à un expert via sa protection juridique et monté un dossier. Il a finalement eu gain de cause au bout de 6 mois. « Je trouve leur refus permanent d'intervenir assez interpellant et je ne comprends pas pourquoi ils ne se décident pas à trouver une solution. Ces moteurs équipent toujours les voitures. »

L'assurance auto intervient-elle ?

La première démarche qu'on

« On en a beaucoup »

André Bernier est garagiste indépendant à Cognelée. Le moteur 1.2 PureTech, il connaît bien.

« On en a beaucoup, des véhicules qui arrivent avec des problèmes liés à ce moteur. Pour chaque voiture concernée qui rentre, on contrôle la courroie. Il y en a qui, à 40 000 km, sont déjà fichues. D'autres ont 100 000 km et aucun problème. Mais il est certain que ces moteurs consomment beau-

coup d'huile. On vérifie lors de tous les entretiens. »

Remplacer la courroie a un certain coût. « Entre 300 et 400 euros, main-d'œuvre comprise », indique le garagiste. Et tous les clients n'ont pas droit à une prise en charge par le constructeur. « Il essaie de payer le moins possible, mais ça dépend aussi de l'âge de la voiture et si le client rouspète. » **N.CH.**

plaintes s'accumulent



Geoffrey Van Eycken a revendu sa Citroën C3 après le changement du moteur.

serait tenté de faire est de contacter son assurance auto. Or, celle-ci ne couvre pas les défauts de construction. « La RC couvre les dommages corporels et matériels causés aux tiers en cas d'accident en tort, explique Nevert Degirmenci, porte-parole d'Assuralia, l'union professionnelle des assureurs. La RC full omnium, elle, couvre tous les dégâts occasionnés à votre véhicule même si vous êtes en tort. Dans ce cas précis, ce serait plutôt la garantie constructeur qu'il faudrait engager. » Vous disposez d'une protection juridique liée à votre as-

surance omnium ? Mieux vaut lire avec attention votre contrat. « Il existe une assurance protection juridique de base pour les litiges de nature extra-contractuelle, tels qu'un accident, de l'alcoolémie, un excès de vitesse, précise Maître Favresse. Pour les litiges de nature contractuelle, il faut une protection juridique étendue. »

Garantie et vices cachés

Il est courant que les problèmes surviennent après la garantie légale de 2 ans. « Beaucoup de dossiers n'arrivent pas chez un avocat car les

gens se contentent de ce qu'on leur propose, constate l'avocat. Or, il ne faut pas partir du postulat qu'après 2 ans, c'est la fin. Le Code civil prévoit qu'au-delà de cette garantie, on revient à la garantie légale pour vices cachés. Car, sur ce type de moteur, on ne sait pas quand le problème va survenir. »

Lisa Mailleux, porte-parole de Test-Achats, poursuit. « Dans ce cas, il faut prouver que le défaut était déjà présent, au moins en germe, au moment de l'achat. Cela semble être le cas, le vice ayant déjà été reconnu par le fabricant. La loi prévoit moins de solutions dans le cadre des vices cachés, à savoir uniquement une réduction de prix ou un remboursement intégral (avec la restitution de la voiture) ou un remboursement partiel (tout en gardant la voiture), sauf si on peut prouver que le vendeur avait connaissance du défaut avant la vente. Alors, il doit indemniser l'acheteur de tous les dommages. »

NADIA CHATER

Action collective en France

Une action collective est en cours de création en France, lancée par l'avocat Christophe Lèguevaques en octobre 2023.

« J'ai été contacté par un groupe Facebook, "PSA 1.2 Puretech Problèmes : courroie, surconsommation d'huile, moteur HS", qui compte (à l'heure de publier cet article, NDLR) 18 600 membres, nous indique-t-il. Et il est à craindre qu'il y ait tout autant d'Européens touchés puisque 500 000 véhicules comportant ce moteur ont été vendus ces dix dernières années. Tous n'ont pas ce problème, mais il y en a beaucoup. »

En comparaison avec le « Motorgate » de Renault (moteur défectueux sur des Renault, Dacia et Nissan construites entre 2012 et 2016), « le dossier Stellantis est beaucoup plus important en volume ».

Pour lancer la première phase de l'action collective, il faut atteindre les 1 000 plaignants d'ici le 31 décembre 2023. « Nous sommes déjà à plus de 600 inscrits. À 1 000 participants, nous pourrions lancer la partie exploratoire afin de rassembler tous les éléments. »

Bientôt pour les Belges

En tant que Belges, pouvons-nous prendre part à cette action ? « Pour la partie exploratoire, il n'est pas nécessaire de faire participer les ressortissants étrangers, répond l'avocat. À partir de juin 2024, une demande de dédommagements va être introduite, avec un motif de droit pénal, à savoir que les plaignants sont victimes d'une tromperie et de la mise en danger de la vie d'autrui car ces vices affectent la sécurité des personnes. À ce moment-là, toutes les victimes, françaises et étrangères, pourront y prendre part. »

En attendant, l'association de défense des consommateurs Test-Achats invite tous les clients victimes de ce moteur défectueux à la contacter. « Chez Test-Achats, en 2023, nous avons reçu près de 200 plaintes à propos des véhicules du constructeur Stellantis. Cent quarante portent sur la garantie, les frais de réparation inutiles et/ou à des tarifs très élevés, AdBlue, et d'autres problèmes techniques (notamment la courroie de distribution et le refus de la prise en charge), ainsi que des problèmes liés à la consommation d'huile. Nous prenons cette problématique à cœur et sommes en train d'analyser les pistes d'action possibles. » N.CH.



CHRISTOPHE LEGUEVAQUES

L'avocat français Christophe Lèguevaques espère rassembler 1 000 plaignants pour une action collective.

Que dit Stellantis ?

Il est difficile d'obtenir une réponse globale auprès du constructeur. Tout au plus nous parle-t-on de la courroie.

« Soit la voiture du client fait partie d'une campagne et alors tous les coûts sont couverts par le constructeur/Stellantis (même si le client n'a pas respecté son calendrier d'entretien). Soit il existe une "couverture spéciale" pour les voitures qui ne font pas partie d'une campagne, mais pour lesquelles une intervention/un geste commercial peut être demandé(e) sur la base d'un certain nombre de paramètres. Une matrice spécifique a été élaborée à cet effet. » On n'en saura pas plus. N.CH