

Guide pratique



Faire de la durabilité la norme

Bilan de la réglementation et leviers d'action

LOI
2020

Sommaire



04

Favoriser la réparation : lever les freins pour une application effective

13

Ecoconception et information : vers des produits durables et transparents

18

Soutenir le réemploi et le reconditionnement : un potentiel encore freiné

21

Conclusion : Reprendre l'initiative pour faire de la durabilité la norme

Introduction. Un tournant stratégique pour la durabilité des produits

L'année 2025 marque un moment charnière pour les politiques de durabilité. Cinq ans après l'adoption de la loi AGECE – qui a posé en France l'un des cadres les plus ambitieux pour structurer une économie plus circulaire (réparabilité, information environnementale, éco-conception) – les dynamiques réglementaires françaises comme européennes arrivent à un point d'inflexion.

Du côté français, plusieurs dispositifs phares ont vu le jour : indice de réparabilité, bonus réparation, extension de la responsabilité élargie du producteur... Mais les retours de terrain convergent : leur application reste hétérogène, certains textes d'application tardent ou demeurent partiellement mis en œuvre, et le portage politique paraît affaibli. Cette fragilité alimente un sentiment d'essoufflement, alors même que les besoins opérationnels des acteurs de la durabilité s'intensifient.

Parallèlement, le cadre européen se précise. Avec l'adoption du règlement sur l'écoconception des produits durables (ESPR), des directives sur le droit à la réparation et l'information aux consommateurs¹, ou du règlement batteries, une nouvelle architecture réglementaire émerge. Elle a le mérite d'apporter des convergences attendues entre États membres, mais fait aussi craindre un recul des ambitions françaises, notamment sur des sujets comme l'affichage d'une note unique de durabilité ou la transparence sur le prix des pièces détachées.

C'est dans ce moment de bascule que le Club de la Durabilité a choisi de produire un éclairage collectif. Ce guide s'appuie sur les travaux menés de janvier à avril 2025 par un groupe de travail composé d'acteurs économiques engagés dans l'écoconception, la réparation, le réemploi ou la distribution. Il restitue les freins concrets rencontrés sur le terrain, les zones grises qui fragilisent l'action des professionnels, et les besoins identifiés pour que la réglementation française et européenne favorise réellement l'allongement de la durée de vie des produits.

L'orientation choisie est volontairement critique, mais constructive. Ce guide ne prétend pas à l'exhaustivité juridique ni à dresser un palmarès des politiques publiques. Il propose un regard lucide sur les limites actuelles du droit,

et sur les leviers concrets à activer pour franchir un cap : sécuriser les professionnels, aligner les obligations avec les réalités industrielles, faire de la durabilité une norme de marché, et non une exception.

Ce travail s'inscrit dans un contexte plus large, où l'ambition environnementale de l'Europe est fragilisée. Le ralentissement des dynamiques circulaires dans certaines zones du monde – recul sur le reporting extra-financier en Europe, assouplissements des dispositifs du Green Deal, offensives politiques aux États-Unis contre les normes de durabilité – appelle à une remobilisation volontariste des décideurs publics pour affirmer une direction claire : celle d'une économie sobre en ressources, résiliente, fondée sur la fondée sur la réparabilité et la réutilisation – leviers de relocalisation et de souveraineté économique².

Comme le rappelle l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) dans son rapport *Accelerating Circular Economy in Europe – State and Outlook 2024* (avril 2024), le taux de circularité de l'Union européenne s'élevait à 11,5 % en 2022. Si ce chiffre reste supérieur à la moyenne mondiale, les progrès sont jugés trop lents pour espérer atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2030, et les politiques existantes demeurent trop centrées sur la gestion des déchets. L'AEE souligne la nécessité d'un changement d'échelle, en orientant les efforts vers la réduction de la consommation de ressources et l'allongement de la durée de vie des produits, notamment par le biais de la réparation, du réemploi et de l'écoconception.



11,5 %
c'était le taux de
circularité de l'Union
européenne en 2022

C'est à cette ambition que ce guide entend contribuer. En réunissant les constats, les retours de terrain et les recommandations d'acteurs engagés, il vise à nourrir le débat public, à éclairer les décideurs, et à réaffirmer une conviction centrale : la durabilité des produits n'est pas une option, mais un pilier stratégique pour construire une économie plus soutenable.

Favoriser la réparation. Lever les freins pour une application effective

Droit à la réparation : un cadre juridique ambitieux, encore largement théorique

Depuis 2020, la France s'est dotée d'un socle législatif visant à restreindre les obstacles à la réparation. Ces dispositions, introduites majoritairement par la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC), prévoient notamment que les fabricants doivent permettre l'accès aux pièces détachées, aux informations nécessaires à la réparation, et ne peuvent pas recourir à des techniques ou à des clauses contractuelles visant à réserver la réparation à leurs seuls services agréés. L'objectif est clair : permettre à tous les réparateurs, y compris indépendants, de pouvoir intervenir sur les produits sans barrière technique, juridique ou commerciale injustifiée.

En pratique, ces avancées peinent à produire les effets escomptés. De nombreux professionnels de la réparation dénoncent un décalage persistant entre le cadre légal et la réalité du terrain. Plusieurs obligations sont contournées, sans que des contrôles ou sanctions permettent d'en garantir l'effectivité. Cela laisse place à des pratiques répandues de la part de certains fabricants :

-  Verrouillage logiciel (ou « part pairing ») empêchant l'installation de pièces d'occasion ou génériques
-  Indisponibilité des pièces détachées malgré leur obligation de mise à disposition
-  Refus de transmettre les documents techniques ou l'accès aux outils de diagnostic
-  Clauses contractuelles réservant la réparation aux réseaux agréés
-  Facturation d'un prix d'accès aux informations

Les réparateurs victimes de ces pratiques soulignent l'usage récurrent de l'argument de la « sécurité

du produit ou du consommateur » pour justifier ces restrictions de la part des fabricants. Si cette exigence est légitime en principe, elle n'est encadrée par aucun critère objectif ni norme opposable, ce qui ouvre la voie à des interprétations abusives. Plusieurs professionnels estiment qu'un tel argument ne saurait justifier, à lui seul, la rétention d'informations techniques ou de pièces nécessaires à la réparation, dès lors que les risques peuvent être clairement identifiés et communiqués. Le droit prévoit d'ailleurs, dans le cas de l'autoréparation, une exonération de responsabilité du fabricant lorsque les consignes de sécurité sont fournies et non respectées³. Cette logique mériterait d'être étendue ou précisée pour le champ de la réparation professionnelle. Le flou actuel crée une faille majeure, dont certains fabricants tirent parti pour maintenir leur exclusivité sur la réparation.

La notion de « prix raisonnable », évoquée dans la directive européenne sur le droit à la réparation, constitue également un flou juridique susceptible d'affaiblir voire rendre inopérantes les ambitions du droit à la réparation. En l'absence de définition claire ou de critère opposable, cette notion est difficilement mobilisable par les professionnels, tant en matière de pièces détachées que de documentation technique. Cette incertitude alimente une inégalité d'accès, renforce la dépendance vis-à-vis des fabricants, et peut in fine impacter le consommateur final par un renchérissement injustifié des coûts de réparation (voir partie pièces détachées).

Enfin, en l'absence d'un point de contact ou d'un dispositif structuré de signalement, les professionnels ne disposent d'aucun recours identifié pour faire remonter ces pratiques. Cette carence alimente un sentiment d'impunité, et contribue à la banalisation des entraves.

Ce constat rejoint les conclusions de plusieurs évaluations récentes, dont celles formulées par les rapporteurs de la loi AGEC, Véronique Riotton et Stéphane Delautrette, dans leur rapport de 2024⁴. Ils y soulignent notamment l'absence d'outils de suivi efficaces et le manque d'indicateurs précis permettant de mesurer la mise en œuvre réelle des dispositifs adoptés.

Le Bonus Réparation : un levier économique central mais sous-déployé

Parmi les outils conçus pour rendre la réparation plus attractive, le bonus réparation figure au premier plan. Introduit par la loi AGECE, il prend la forme d'un montant forfaitaire déduit directement de la facture, financé par les contributions des producteurs dans le cadre des filières à responsabilité élargie. D'abord introduit pour les équipements électriques et électroniques puis étendu aux vêtements et aux chaussures, le dispositif est opéré par différents éco-organismes (Ecosystem, Ecologic, Refashion...) et s'appuie sur un réseau de réparateurs labellisés (QualiRépar ou Refashion, selon la filière).

Sur le principe, le bonus réparation est salué par les professionnels et les associations environnementales comme une mesure structurante. Mais dans les faits, son déploiement reste largement en deçà des attentes.

Deux ans après son lancement, le bonus réparation dans la filière électrique et électronique montre un bilan mitigé. Le taux de recours reste très faible. Les données disponibles indiquent que seuls 30 % des fonds alloués ont été effectivement mobilisés⁵. Les professionnels de la réparation identifient plusieurs freins convergents :

- **Un processus de labellisation jugé lourd**, notamment pour les petites structures : exigences administratives, audits coûteux, démarches peu lisibles. près de 80 % des réparateurs non labellisés interrogés ne souhaitent pas entamer la démarche⁶.
- **Des délais de remboursement longs et imprévisibles**, qui fragilisent les trésoreries des structures.
- **Un défaut de notoriété persistant**, faute de campagne nationale d'ampleur. Malgré quelques initiatives sectorielles (radio, presse professionnelle), le dispositif reste peu connu du grand public.
- **Une forte hétérogénéité des modalités** selon les filières REP : les montants, conditions d'éligibilité et procédures varient, créant une confusion pour les réparateurs comme pour les consommateurs.

Les difficultés sont similaires dans la filière textile. Refashion, éco-organisme chargé des produits textiles d'habillement, a lancé le bonus réparation pour la filière en 2023. Mais là encore, le manque de réparateurs labellisés, la faiblesse du maillage territorial et la complexité des démarches freinent l'appropriation du dispositif⁷. Plusieurs retours évoquent aussi une défiance des consommateurs vis-à-vis de la qualité des réparations proposées, notamment en l'absence de normes partagées ou d'indicateurs de confiance.

Des conditions économiques encore peu favorables à la réparation

Les obstacles réglementaires ne sont pas les seuls freins à lever. La faible rentabilité économique de la réparation, comparée à la vente de produits neufs, reste un frein majeur à son développement. De nombreux réparateurs pointent des marges extrêmement faibles, liées à la complexité croissante des produits, au coût de la main-d'œuvre et à la difficulté à mutualiser les coûts fixes.

Ce déséquilibre est accentué par la fiscalité applicable. Aujourd'hui, les prestations de réparation sont soumises à une taxe sur la valeur ajoutée (TVA) au taux standard de 20 %, identique à celle appliquée sur les produits neufs. Mais la comparaison s'arrête là : les produits neufs bénéficient souvent de marges commerciales plus importantes, d'économies d'échelle et d'effets d'aubaine liés à la publicité ou aux offres promotionnelles. En revanche, la réparation, plus artisanale et locale, repose sur un coût de main-d'œuvre non compressible et ce malgré les investissements conséquents dans l'optimisation des outils industriels ces dernières années⁸. Elle est donc structurellement moins compétitive.

À l'inverse, plusieurs pays européens ont choisi d'appliquer des taux réduits sur la réparation, avec des effets documentés sur la vitalité du secteur⁹. En France, une telle réforme est défendue par plusieurs parlementaires, et soutenue et relayée par la majorité des acteurs du secteur et des fédérations, mais n'a pas encore été traduite dans les textes budgétaires. Elle représente pourtant un levier essentiel pour redonner un avantage comparatif à la réparation dans un contexte de sobriété souhaitée.

Un secteur fragilisé par la pénurie de compétences

La pénurie de professionnels qualifiés dans les métiers de la réparation constitue un autre point de blocage majeur. À titre d'exemple, on estime à 3 000 le nombre de techniciens supplémentaires nécessaires à horizon 2027 pour couvrir les besoins de la seule filière électroménager¹⁰. Ce besoin s'explique à la fois par le vieillissement de la main-d'œuvre actuelle, par le développement de la demande induite par les dispositifs publics, et par les ambitions de relocalisation portées par l'économie circulaire.



3 000
techniciens supplémentaires
nécessaires à horizon 2027
pour couvrir les besoins de la
seule filière électroménager

Or, les efforts de formation engagés jusqu'ici restent trop limités pour répondre à l'ampleur du défi. Les financements alloués via le plan de soutien à la réparation, dans le cadre du bonus réparation de la filière EEE, sont estimés à 5 millions d'euros par an sur trois ans¹¹, soit de quoi former environ 200 personnes par

an. Plusieurs acteurs du secteur appellent à multiplier par cinq cette enveloppe pour atteindre un niveau compatible avec les objectifs fixés en matière de transition écologique et d'allongement de la durée de vie des produits¹².

Recommandations pour favoriser l'effectivité du droit à la réparation et lever les freins systémiques à son application

Renforcer l'application des interdictions existantes

Créer une autorité ou guichet de signalement dédiée aux entraves à la réparation, accessible aux professionnels, pour recueillir et traiter les pratiques abusives (verrous techniques, refus de communication, clauses restrictives, etc.).

Renforcer les sanctions effectives à l'encontre des fabricants qui bloquent l'accès aux pièces détachées ou aux informations techniques requises.

Établir un cadre juridique clair **encadrant l'usage de l'argument de sécurité** par les fabricants et l'obligation de transmettre les consignes de sécurité (aux réparateurs professionnels)¹³ :

- Demander à l'autorité publique de catégoriser les produits selon :
 - Cas de produits nécessitant une protection renforcée en raison de risques avérés pour l'utilisateur (exemples : condensateurs, gaz sous pression, batteries puissantes).
 - Produits pour lesquels une simple obligation d'information est suffisante.
- Encadrer la nature et le format des consignes à fournir

Rendre le Bonus Réparation plus attractif et opérationnel

Simplifier la procédure de labellisation (QualiRépar, Refashion...), notamment pour les structures de petite taille, en réduisant les exigences administratives et les coûts d'entrée.

Accélérer et fiabiliser les remboursements du bonus, pour éviter les tensions de trésorerie chez les réparateurs.

Lancer une campagne de communication nationale d'envergure, appuyée sur des médias de masse (TV, presse, digital), pour renforcer la notoriété du dispositif.

Créer un guichet unique de gestion du bonus, permettant de mutualiser les démarches et d'agréger les lignes budgétaires des différents éco-organismes concernés.

- Solution possible : « Confier à l'ADEME la mise en œuvre des fonds de réemploi/réutilisation et de réparation, en lieu et place des éco-organismes, leur gouvernance entrant en conflit d'intérêt avec ces missions. » (Proposition n° 9 du rapport conjoint de l'IGF, IGEDD et CGE¹⁴)

Recommandations pour favoriser l'effectivité du droit à la réparation et lever les freins systémiques à son application

Étendre le périmètre du dispositif

Rendre le bonus accessible aux contrats de maintenance ou de réparation longue durée (ex. : abonnements à la réparation SAV), afin d'encourager les logiques de services.

Étendre l'éligibilité du bonus à de nouvelles catégories de produits, comme les véhicules hors garantie ou certains équipements professionnels.

Réévaluer les montants du bonus pour certains équipements, afin qu'ils couvrent mieux les coûts réels de réparation.

Créer un cadre fiscal plus favorable à la réparation

Adopter une TVA réduite sur les prestations de réparation d'appareils ménagers, chaussures et articles en cuir, vêtements et linge de maison et bicyclettes, dans une logique d'équité économique et d'incitation à la durabilité¹⁵

Comblar le déficit de compétences dans la filière

Renforcer les financements publics destinés à la formation initiale et continue des réparateurs¹⁶.

Soutenir l'attractivité des métiers de la réparation, en construisant un plan de filière structurant (reconnaissance des compétences, statuts professionnels, valorisation sociale).

Pièces détachées : condition sine qua non de la réparabilité

Une chaîne d'approvisionnement encore fragile et opaque

Si l'accès aux pièces détachées constitue une condition essentielle à l'exercice effectif du droit à la réparation, il reste aujourd'hui entravé par une série de verrous techniques, juridiques et économiques. Ces freins, souvent imbriqués, rendent la réparation structurellement moins attractive et compétitive que l'achat d'un produit neuf.

Le premier frein identifié tient à l'absence de régulation effective des prix. La directive européenne « Right to Repair », récemment adoptée, mentionne bien l'obli-

gation de garantir un accès à la réparation à un « prix raisonnable », mais sans en préciser la définition ni en fixer les modalités d'application. Cette imprécision laisse place à de nombreuses interprétations, et ne permet pas d'encadrer efficacement les pratiques tarifaires des fabricants. Plusieurs professionnels du secteur témoignent de prix dissuasifs pratiqués sur certaines pièces, parfois équivalents à une part significative du prix du produit neuf. Le cas rapporté par Adopte un bureau, spécialisé dans le reconditionnement de mobilier de bureau, est révélateur : pour remplacer une simple rondelle de fauteuil estimée à 0,2 €, il est parfois nécessaire d'acheter un accoudoir complet facturé plus de 50 €, la pièce n'étant pas proposée au détail.

En France, la question du coût des pièces n'est pas directement encadrée par la loi. Toutefois, l'indice de réparabilité – créé par la loi AGECE – intègre partiellement ce critère dans sa méthodologie, sans que cela ne se traduise par une obligation de plafonnement

ou de justification des prix. Cette absence d'encadrement des tarifs fragilise la logique même des mécanismes incitatifs à la réparation.

À cette absence de régulation s'ajoute un manque de transparence sur les circuits d'approvisionnement. Plusieurs réparateurs indépendants signalent des difficultés récurrentes à identifier les fournisseurs pertinents ou à accéder aux catalogues de pièces d'origine. Dans certains cas, l'accès est restreint aux réparateurs agréés, les autres étant écartés des plateformes de commande ou confrontés à une information incomplète sur la disponibilité réelle des références. Ce manque de lisibilité compromet non seulement l'activité des professionnels, mais aussi la capacité des distributeurs spécialisés à structurer une offre claire et mutualisable. De nombreux distributeurs de pièces détachées, pourtant bien implantés en France ou en Europe, témoignent qu'ils doivent créer leurs propres bases de données, en l'absence de systèmes ouverts ou interopérables proposés par les fabricants.

Les obligations françaises actuelles en matière d'information et de disponibilité – par exemple l'obligation pour certains produits de garantir l'accès aux pièces détachées pendant plusieurs années – sont encore peu contrôlées et souffrent d'un manque d'outils de suivi. En l'absence de référentiel public ou de portail commun, les réparateurs se retrouvent souvent dans une logique de contournement, multipliant les canaux informels ou recourant à des pièces d'occasion faute d'alternative fiable.

Une dépendance industrielle peu compatible avec les objectifs de durabilité

Les freins logistiques et économiques sont amplifiés par des fragilités industrielles structurelles. La majorité des fabricants externalisent la production de leurs pièces détachées, souvent à des sous-traitants situés hors de l'Union européenne. Ce choix industriel, s'il permet de réduire les coûts de production, engendre une forte vulnérabilité. Dès lors que le produit principal est retiré du marché, les pièces associées cessent fréquemment d'être fabriquées. Or, les contrats entre marques et sous-traitants ne prévoient pas toujours de clauses assurant la continuité de fabrication.

Ce problème est renforcé par la gestion des moules de production. Ces derniers, essentiels à la fabrication de nombreuses pièces, sont souvent détruits ou mis au

rebut à la fin du cycle de vie d'un produit, sans que leur conservation ni leur reproduction ultérieure ne soient garanties. Sans ces outils, même la volonté de reproduire une pièce en réponse à une demande ne peut se concrétiser, à moins de relancer une ingénierie lourde, économiquement injustifiable à l'échelle unitaire.

Actuellement, ni la réglementation française ni les directives européennes ne prévoient de mécanisme contraignant pour encadrer cette chaîne de sous-traitance. La directive « Right to Repair » réaffirme bien que le fabricant est responsable de la disponibilité des pièces, mais sans imposer d'obligations aux sous-traitants eux-mêmes, ni prévoir de clauses contractuelles obligatoires. Dans ce vide juridique, les engagements pris au titre de la réparabilité deviennent difficilement applicables, et les ruptures d'approvisionnement sont fréquentes.

Les obligations françaises actuelles en matière d'information et de disponibilité sont encore peu contrôlées et souffrent d'un manque d'outils de suivi

Une standardisation encore à l'état embryonnaire

Enfin, le manque de standardisation des composants constitue un frein majeur à l'essor d'une économie de la réparation. À l'exception de certains progrès ciblés – comme l'instauration du port USB-C obligatoire dans l'Union européenne pour les petits appareils électroniques – la majorité des produits commercialisés reposent sur

des pièces propriétaires, non interchangeables. Batteries, visseries, connectiques ou composants d'habillage restent largement spécifiques à chaque modèle, voire à chaque série.

Cette fragmentation empêche la mutualisation des stocks et contraint les réparateurs à constituer des inventaires complexes, coûteux et peu optimisables. Elle limite également la réutilisation de pièces, pourtant essentielle dans une logique de sobriété. Ce cloisonnement technique renforce la dépendance aux pièces neuves et freine la structuration d'une économie circulaire viable autour de la pièce détachée. Plusieurs professionnels, notamment dans les secteurs du mobilier et de l'électroménager, plaident pour une intégration progressive de composants standardisés dans les produits, afin de réduire la diversité inutile et de renforcer la résilience de la chaîne logistique.

Les discussions européennes en cours sur l'instauration d'un passeport produit numérique (Digital Product Passport) pourraient à terme offrir un levier d'harmonisation sur ces aspects. Mais en l'état, aucune obligation n'impose aux fabricants de garantir l'interopérabilité ou la rétrocompatibilité de leurs pièces, et les incitations restent encore très limitées.

Recommandations pour un accès aux pièces détachées facilité

1. Encadrer les pratiques tarifaires pour rendre la réparation économiquement viable

Objectif : prévenir les dérives tarifaires dissuasives et rétablir une concurrence loyale avec le neuf.

- **Instaurer un plafond réglementaire du prix de vente des pièces détachées**, exprimé en pourcentage du prix neuf du produit
 - Par exemple : 200 % au total pour l'ensemble des pièces nécessaires à une réparation complète et 25% maximum par pièce
 - Intégrer la notion de prix de revient unitaire (PRU) pour tolérer des tarifs plus élevés (dépassement du plafond fixé) si le coût de fabrication le justifie
- Interdire les pratiques de vente « par assemblage », en rendant **obligatoire la commercialisation des pièces au détail lorsque cela est techniquement possible.**
- **Intégrer des critères de prix dans l'indice de réparabilité ou dans les futurs dispositifs européens** (score de réparabilité, passeport produit).

2. Sécuriser la production et l'approvisionnement sur le long terme

Objectif : éviter les ruptures de disponibilité liées à la sous-traitance, au cycle commercial ou à la disparition des capacités de fabrication.

- **Garantir la conservation des moyens de production** : Obliger les fabricants à conserver la propriété physique ou numérique des moules industriels, et à archiver les fichiers de spécification nécessaires à la reproduction des pièces détachées.
- **Permettre la reproduction en cas de rupture** : En cas d'arrêt de production ou d'indisponibilité prolongée, rendre obligatoire, pour le fabricant, soit la relance de la fabrication de la pièce par ses propres moyens, soit la mise à disposition des fichiers techniques auprès de tout réparateur professionnel, fournisseur de pièces ou tout acteur qualifié pour assurer la (re)production de la pièce qui en ferait la sollicitation¹⁷.
- **Imposer une durée minimale de disponibilité des pièces détachées**, fixée au minimum sur la base de la durée de vie attendue du produit (et non de sa durée de commercialisation).
- **Encadrer contractuellement la continuité de production** : Introduire une obligation juridique pour les fabricants d'anticiper la continuité de production des pièces dans leurs contrats avec les sous-traitants, y compris situés hors de l'Union européenne.
- **Anticiper les ruptures critiques via un fonds de garantie** : Envisager la création d'un fonds de garantie ou d'un mécanisme assurantiel permettant de relancer ponctuellement une production si besoin (à discuter par secteur). Ce fonds pourrait être alimenté par les filières REP ou mutualisé à l'échelle européenne pour certaines catégories critiques.
- **Favoriser la structuration d'acteurs industriels mutualisés à l'échelle européenne pour la fabrication et la distribution de pièces détachées**, sur le modèle de groupements sectoriels existants dans l'automobile¹⁸.

Recommandations pour un accès aux pièces détachées facilité

3. Renforcer la transparence de l'accès aux pièces

Objectif : permettre aux réparateurs et distributeurs de s'approvisionner dans des conditions claires et équitables.

- **Créer un référentiel public centralisé** répertoriant, pour chaque produit soumis à obligation, les modalités d'accès aux pièces (références disponibles, délais de livraison, fournisseurs agréés, tarifs).
- **Rendre obligatoire l'intégration de ces données dans le futur passeport produit numérique** prévu par le règlement ESPR, sous un format structuré et exploitable, interopérable avec les outils de gestion des réparateurs et distributeurs.
- **Garantir un accès non discriminatoire à ces informations**, y compris pour les réparateurs indépendants et les distributeurs tiers.

4. Étendre la logique de standardisation

Objectif : faciliter la réparabilité, réduire les coûts logistiques et renforcer la résilience des filières.

- **Fixer des taux minimaux de standardisation par catégorie de produits**, avec des objectifs progressifs adaptés aux réalités sectorielles (par exemple : 20 % à horizon 2030 pour certaines catégories de produits).
- **Étendre les obligations de standardisation (sur le modèle du port USB-C) à d'autres composants stratégiques** : batteries, visseries, connectiques, capots d'habillage, etc.
- **Encourager l'usage de composants modulaires, rétro compatibles et interopérables** dans les produits neufs en valorisant ces choix de conception dans les dispositifs existants (modulations des éco-contributions des filières REP ou lorsque pertinent, dans les indices de réparabilité ou de durabilité).
- Soutenir les démarches collectives (sectorielles ou interentreprises) visant à **créer des bibliothèques de composants partagés ou à faire émerger des standards industriels ouverts**.

Mises à jour logicielles : un levier de durabilité encore trop peu encadré

Une régulation encore peu opérante

Dans un nombre croissant de produits, la durabilité ne dépend plus uniquement de la robustesse des composants matériels. Les mises à jour logicielles – correctives, évolutives ou de sécurité – influencent directement la performance et la durée de vie des équipements électroniques, notamment les smartphones, ordinateurs, objets connectés ou certains appareils électroménagers. Elles constituent un levier déterminant de durabilité, mais qui reste aujourd'hui faiblement régulé dans ses effets concrets sur les usages.

Depuis 2021, plusieurs textes ont introduit des obligations de transparence sur les mises à jour. Les fabricants doivent informer les consommateurs de leurs effets, garantir leur non-dégradation des fonctionnalités essentielles, et maintenir la conformité logicielle pendant une durée « raisonnable »¹⁹. Mais ces obligations restent très peu contrôlées, sans organe désigné pour en assurer l'application.

En pratique, les retours de terrain convergent : de nombreuses mises à jour – parfois imposées – dégradent les performances des appareils (ralentissements, perte d'autonomie, incompatibilités...). Les informations fournies se limitent à des mentions génériques (« amélioration des performances », « correctifs de bugs »), sans détail sur les modifications apportées. L'absence de documentation technique empêche toute vérification ou recours.

Une complexité technique qui déséquilibre la relation d'information

La complexité croissante des architectures logicielles renforce ce déséquilibre. Entre couches système, firmwares, mises à jour tierces ou protocoles propriétaires, les utilisateurs – et même les réparateurs – ne disposent souvent ni des compétences ni des outils pour évaluer les effets des mises à jour. Dans ce contexte, les pratiques des fabricants posent question : mises à jour automatiques, messages incitatifs biaisés, absence d'alternative viable ou impossibilité de revenir à une version antérieure stable.

Une étude récente menée auprès de 1000 utilisateurs de smartphones révèle que 42 % utilisent un appareil présentant un dysfonctionnement, majoritairement d'origine logicielle²⁰. Parmi eux, la lenteur, la saturation du stockage ou les bugs sont cités comme motifs principaux, apparaissant souvent dès la première ou deuxième année d'usage. Ces problèmes, rarement résolus, constituent un facteur de renouvellement prématuré.



42 %
des utilisateurs utilisent leur smartphone avec un dysfonctionnement plutôt d'origine logicielle

Le droit interdit les pratiques commerciales trompeuses, y compris celles qui masqueraient les effets dégradants d'une mise à jour. Mais en l'absence de guichet de signalement, de veille technique ou de contrôle dédié, ces dispositions demeurent théoriques.

Une obligation de maintenance encore insuffisamment encadrée

Le cadre actuel prévoit que les mises à jour ne doivent pas altérer les fonctionnalités essentielles, et que le consommateur doit pouvoir les refuser sans perte de service. Mais ni la notion de "fonctionnalités essentielles", ni les modalités de vérification ne sont clairement définies.

Le cadre actuel prévoit que les mises à jour logicielles ne doivent pas altérer les fonctionnalités essentielles d'un produit. Mais ni la notion de «fonctionnalités essentielles», ni les conditions concrètes de vérification ou de recours ne sont définies dans les textes, ce qui limite leur portée juridique effective.

Par ailleurs, les obligations de maintenance logicielle sont encadrées par les textes européens transposés en droit français²¹, qui imposent aux vendeurs ou fabricants de fournir les mises à jour nécessaires au maintien de la conformité pendant une durée jugée raisonnable – avec un minimum légal de deux ans, et une durée potentiellement plus longue selon le type de produit et les attentes du consommateur. Mais ce cadre reste centré sur la conformité au sens strict, sans garantie explicite de maintien des performances, de compatibilité ou de fonctionnalités au-delà de ce périmètre.

Faute d'interprétation partagée ou de dispositif de contrôle, ces obligations sont aujourd'hui peu contraignantes. De nombreux équipements cessent de recevoir des mises à jour logicielles alors même qu'ils restent pleinement fonctionnels sur le plan matériel. Cela peut entraîner des pertes de compatibilité, des failles de sécurité, ou rendre certains usages impossibles.

Cette obsolescence logicielle fragilise la durabilité effective des équipements numériques. Elle appelle une clarification du cadre juridique et un renforcement des mécanismes de suivi.

Recommandations pour encadrer les mises à jour logicielles pour garantir une durabilité effective

Les propositions suivantes visent à lever les principaux verrous identifiés dans le cadre du groupe de travail : défaut de transparence, mise à jour dégradante, absence de garantie en cas de refus, et vide institutionnel en matière de contrôle.

1. Encadrer la maintenance logicielle dans la durée

- Imposer une durée minimale de maintenance logicielle (corrective, évolutive et de sécurité) **d'au moins 10 ans après la dernière mise sur le marché** du modèle concerné.
- Étendre cette obligation à **tous les équipements électroniques connectés**, y compris ceux vendus hors réseau agréé (vente directe, marketplaces, seconde main).

2. Interdire les mises à jour dégradantes

- Interdire toute mise à jour entraînant une **dégradation de performances, une incompatibilité logicielle ou matérielle, ou la désactivation de fonctions essentielles**, sauf en cas de risque avéré pour la sécurité de l'utilisateur ou du produit.
- Prévoir l'obligation pour les fabricants de proposer **des alternatives viables** :
 - Version allégée permettant de maintenir l'usage,
 - Possibilité de conserver une version antérieure stable et sécurisée.

3. Créer une autorité de contrôle dédiée

- **Désigner une autorité publique compétente** (ARCEP, DGCCRF, ou structure inter-agences) pour :
 - **Centraliser les signalements** émis par les consommateurs, distributeurs ou réparateurs,
 - **Réaliser des investigations techniques** sur les effets des mises à jour, délivrer, si nécessaire, des injonctions ou sanctions en cas de non-respect des règles encadrant les mises à jour.
- **Créer un portail public de signalement**, avec un formulaire dédié et la restitution des suites données aux alertes.

4. Renforcer la transparence et l'information

- **Rendre obligatoire la publication de notes de version complètes et compréhensibles**, indiquant :
 - Les modifications apportées,
 - Les effets prévisibles sur les performances et la compatibilité,
 - Les alternatives proposées si l'utilisateur refuse la mise à jour.
- **Interdire toute pratique commerciale trompeuse** liée aux mises à jour, en sanctionnant les cas où une dégradation serait masquée sous des termes flous ou fallacieux

5. Garantir le maintien des fonctionnalités essentielles

- Garantir le droit pour l'utilisateur de **refuser une mise à jour** sans perdre l'usage des **fonctions essentielles du produit** (connectivité, sécurité minimale, fonctionnalités principales).
- Encadrer le design logiciel en imposant une **séparation claire entre fonctions essentielles et mises à jour optionnelles**, afin d'éviter les effets de verrouillage involontaires.

Ecoconception et information.

Vers des produits durables et transparents

Écoconception : une réglementation à étendre et harmoniser

Un cadre européen en mutation, mais encore peu opérationnel

L'écoconception s'est imposée ces dernières années comme un pilier des politiques européennes en faveur de la durabilité. Longtemps cantonnée aux seuls produits liés à l'énergie, elle s'étend désormais à l'ensemble des biens physiques grâce au règlement (UE) 2024/1781, dit *Ecodesign for Sustainable Products Regulation* (ESPR). Ce règlement-cadre vise à intégrer dès la conception des produits des exigences en matière de réparabilité, de durabilité, de contenu recyclé ou encore d'empreinte environnementale.

Mais à ce stade, les exigences concrètes restent à définir : elles seront déclinées progressivement par des actes délégués propres à chaque catégorie ou famille de produits. Le premier plan de travail est attendu pour avril 2025. Aucun acte n'entrera en vigueur avant juillet 2025, avec un délai d'application minimal de 18 mois, ce qui reporte la mise en œuvre concrète à fin 2026 voire au-delà.

Cette temporalité limite aujourd'hui l'impact de la réforme : l'incertitude sur les critères attendus, les niveaux d'exigence, les délais de mise en conformité ou les modalités de contrôle freine les décisions stratégiques. Plusieurs acteurs soulignent les difficultés d'anticipation liées à ce flou réglementaire.

Une approche encore trop sectorielle et inégale

En l'état, les obligations d'écoconception existantes restent concentrées sur quelques segments, en particulier les équipements électriques et électroniques (EEE), les gros électroménagers et certains produits liés à l'énergie. Cela tient à l'héritage du précédent cadre européen, fondé sur la directive 2009/125/CE.

Mais la majorité des produits du quotidien (petits électroménagers, mobilier, textiles, articles de sport, jouets) échappent encore aux exigences normatives en matière d'écoconception, en l'absence d'actes délégués adoptés dans le cadre du règlement ESPR. Cette concentration sectorielle induit un déséquilibre réglementaire, avec un risque de distorsion concurrentielle entre les filières. Plusieurs retours du terrain, notamment de Lormauto ou d'Adopte un bureau, mettent en lumière l'absence d'exigences applicables à certains produits pourtant particulièrement concernés par les enjeux de durabilité et de réparabilité.

En France, les dispositifs d'affichage environnemental ou d'indices de réparabilité (issus de la loi AGECE) ont permis de sensibiliser les acteurs, mais ne disposent pas de force normative contraignante. Le levier juridique structurant pour orienter la conception des produits reste entre les mains du législateur européen.

Des définitions techniques encore floues ou contradictoires

Au-delà de l'extension du périmètre, la cohérence du cadre réglementaire est également entravée par l'absence de définitions harmonisées entre les textes français et européens. Certains termes clés de l'économie circulaire – comme « réemployé », « réparé », « reconditionné » ou « remanufacturé » – font l'objet d'interprétations divergentes selon les règlements sectoriels ou selon qu'ils s'agissent de textes européens ou nationaux.

A titre d'exemple, le terme *remanufacturing* ne recouvre pas les mêmes réalités dans le règlement européen sur les batteries et dans la future révision de la directive relative aux véhicules hors d'usage (VHU), et il peut à certains égards se confondre avec la définition de droit français du reconditionnement. Cette diversité de terminologies crée une insécurité juridique et opérationnelle pour les professionnels, et freine le déploiement de modèles industriels circulaires.

Ce flou réglementaire a également des répercussions sur la lisibilité pour les consommateurs. L'imprécision des termes nuit à la confiance dans les produits issus de l'économie circulaire. Une harmonisation terminologique est indispensable pour permettre un déploiement cohérent des futures exigences d'écoconception, mais aussi des dispositifs d'information (qui feront l'objet de la section suivante).

Des verrous techniques insuffisamment pris en compte

Plusieurs acteurs de la réparation ou du réemploi alertent sur le fait que certains freins techniques à la réparabilité restent peu intégrés dans les référentiels d'écoconception actuels, alors qu'ils conditionnent directement la durabilité effective des produits.

Lormauto, entreprise engagée dans la conception de véhicules durables, cite par exemple l'usage persistant de pièces collées, de visseries non démontables ou de matériaux incompatibles avec un démontage sans casse. D'autres acteurs soulignent la faible prise en compte de l'amovibilité effective des batteries, pourtant essentielle à la réparabilité, notamment dans les secteurs de la mobilité et des équipements portables.

Si le règlement ESPR prévoit d'élargir le spectre des critères évalués, ces retours témoignent d'un besoin urgent d'intégrer dès la conception les conditions concrètes de réparabilité et de réemploi, pour rendre réellement opérants les futurs standards.

Recommandations pour structurer un cadre d'écoconception plus cohérent, étendu et opérationnel

1. Accélérer la mise en œuvre effective du règlement ESPR

- **Améliorer la lisibilité du calendrier et des priorités réglementaires**
 - Demander à la Commission européenne la publication à court terme d'un **plan de travail pluriannuel clair et accessible**, précisant les catégories de produits concernées, le calendrier des actes délégués et les échéances prévues.
 - Assurer un **suivi transparent des avancées** du Forum Ecodesign, en rendant publics les ordres du jour, documents préparatoires, résultats des discussions et positions minoritaires.
- **Rationaliser les modalités d'élaboration des critères techniques**
 - **Favoriser les actes délégués à portée horizontale**, permettant de fixer des exigences transversales sur des critères clés (réparabilité, démontabilité, amovibilité des batteries, disponibilité logicielle), au lieu d'une approche exclusivement produit par produit, jugée trop lente et peu lisible.
 - **Permettre un signalement formel des écueils techniques par les acteurs non dominants** (ONG, PME, structures de l'économie circulaire) dans le cadre des consultations ESPR, avec une obligation de réponse motivée de la Commission européenne, et la possibilité d'un réexamen ciblé du projet d'acte délégué.
- **Soutenir la transition des entreprises vers l'écoconception**
 - **Développer des guides techniques de mise en conformité** traduisant les exigences des actes délégués en critères opérationnels.
 - **Créer un guichet national ou régional d'accompagnement technique**, en lien avec les autorités publiques, les éco-organismes et les centres de ressources existants.

Recommandations pour structurer un cadre d'écoconception plus cohérent, étendu et opérationnel

2. Étendre le périmètre des produits concernés par l'écoconception

- **Accélérer l'intégration de nouvelles familles de produits**, en priorisant ceux à fort impact environnemental ou à fort potentiel de circularité, encore peu régulés à ce jour
 - S'appuyer sur les travaux du Joint Research Center (JRC) qui a évalué la pertinence de groupes de produits sur la base de leurs impacts environnementaux et potentiel d'amélioration, pertinence du marché, couverture politique dans l'UE, réflexions sur les coûts et contribution à l'autonomie stratégique ouverte de l'UE²².
- **Adapter les exigences aux spécificités des produits** : pour les produits à faible valeur unitaire (ex. petits EEE), prévoir des exigences graduées et proportionnées, associées à des mesures de soutien ciblées : bonus éco-conception, exonérations fiscales, allègements sur les obligations de preuve, etc.

3. Harmoniser les définitions clés à l'échelle européenne

- **Construire un référentiel commun de l'économie circulaire** : ancrer dans un texte européen des définitions claires et partagées des statuts de produits circulaires : écoconçu, réemployé, réutilisé, réparé, reconditionné, remanufacturé, recyclé, etc
- **Clarifier les divergences existantes entre les différents textes**, par exemple celles des définitions du « remanufacturing » entre le règlement batteries, la future révision de la directive VHU et celle de « reconditionné » en France
- règlement batteries et la future révision de la directive VHU.
- **Veiller à la cohérence entre les textes sectoriels**, pour éviter les divergences d'interprétation d'une filière à l'autre.
- **Assurer l'interopérabilité avec les outils d'information** : garantir la compatibilité des définitions avec les dispositifs à venir (ex. : passeport numérique, indices environnementaux) [voir partie 2.2 information au consommateur].

4. Mieux intégrer les conditions concrètes de réparabilité dès la conception

- **Introduire des exigences minimales sur la démontabilité** : interdire explicitement, dans les futurs actes délégués, l'usage :
 - de fixations non réversibles (rivets, colles permanentes...) ;
 - de matériaux empêchant le démontage sans casse.
- **Garantir l'amovibilité et la réparabilité effectives des batteries** : rendre obligatoire l'amovibilité des batteries portables ou de traction dans toutes les catégories concernées, avec un remplacement aisé par le consommateur ou une réparation par un réparateur professionnel, notamment dans le secteur automobile et la mobilité légère
- **Encourager les conceptions modulaires et interopérables**
 - **Introduire des incitations à la standardisation partielle des composants**, notamment pour faciliter l'approvisionnement, le reconditionnement et la réparation.
 - Obliger les fabricants à fournir :
 - les **plans d'assemblage** ;
 - les **références de compatibilité entre pièces détachées**.

Information au consommateur : fiabiliser les indices, garantir la transparence

Des outils d'information devenus incontournables pour orienter les choix

En quelques années, l'indice de réparabilité s'est imposé comme un levier structurant des politiques d'information environnementale. Introduit en France dès 2021 pour certaines catégories de produits électroménagers et électroniques, il vise à objectiver la capacité d'un appareil à être réparé au fil du temps, sur la base de cinq grands critères (documentation, démontabilité, disponibilité et prix des pièces détachées, critères spécifiques). Il constitue à ce jour l'un des rares dispositifs directement visibles pour le consommateur, apposé sur les produits et accompagné d'une grille de calcul accessible, permettant d'informer sur la durabilité d'un bien.

Sa capacité à influencer les comportements d'achats et inciter les fabricants et distributeurs à favoriser des produits plus vertueux est aussi démontrée. Selon une évaluation d'impact réalisée par la Direction interministérielle à la transformation publique (DITP), l'indice de réparabilité a systématiquement entraîné une augmentation des ventes des produits les mieux notés. Cette dynamique traduit une attente forte du marché, et tend à valoriser les investissements consentis par les fabricants les plus engagés dans l'écoconception. Elle montre aussi qu'un affichage fiable et lisible peut structurer de véritables incitations économiques.

L'indice de durabilité, entré en vigueur en 2025 pour les téléviseurs (janvier) et les lave-linge (avril), vient prolonger cette logique. Plus complet, il intègre à la structure de l'indice de réparabilité des critères additionnels liés à la fiabilité du produit (résistance à l'usure, qualité des composants, garantie, etc.). Son déploiement s'accompagne d'exigences renforcées en matière d'affichage, de transparence et d'accès aux paramètres de calcul.

Un manque de fiabilité qui fragilise l'impact du dispositif

Malgré leur potentiel, ces dispositifs restent fragilisés par plusieurs limites de conception et de gouvernance. La méthode actuelle repose sur l'auto-déclaration des fabricants, sans contrôle préalable systématique. Or, les contrôles menés par la DGCCRF en 2022 ont révélé

que 65 % des établissements inspectés ne respectaient pas les obligations d'affichage ou de mise à disposition des paramètres de calcul.



65 %
des établissements inspectés ne respectaient pas les obligations d'affichage ou de mise à disposition des paramètres de calcul

Ce déficit de contrôle entretient un doute sur la sincérité de certaines notations et crée un déséquilibre concurrentiel : les acteurs les plus engagés dans l'écoconception peinent à voir leurs efforts reconnus à leur juste valeur, tandis que d'autres peuvent présenter des scores flatteurs sans en garantir la robustesse. Cette absence de contrôle tiers alimente une défiance légitime et nuit à la crédibilité du dispositif.

Un autre point de vigilance soulevé par les acteurs de la chaîne aval (réparateurs, distributeurs) concerne la mise à jour des données. Les indices sont calculés lors de la mise sur le marché, mais très rarement actualisés par la suite, même en cas de modifications importantes (rupture d'approvisionnement, évolution des conditions logistiques...) qui peuvent rendre caduques les engagements en matière de disponibilité des pièces détachées ou de délai de livraison par exemple. Cette obsolescence de l'information fragilise la confiance des consommateurs comme des distributeurs, et nuit à la mise en place de stratégies efficaces d'allongement de la durée de vie.

Une menace de recul via l'harmonisation européenne

À moyen terme, le développement d'outils d'affichage similaires à l'échelle européenne pourrait entraîner un recul des exigences françaises. Le règlement d'écoconception (ESPR) prévoit l'introduction progressive d'un indice de réparabilité européen intégré à l'étiquette énergie pour certaines catégories de produits. Le premier dispositif, qui concerne les smartphones et tablettes, entre en vigueur à partir de juin 2025.

Or, la méthodologie européenne retenue s'avère moins ambitieuse que l'indice français : elle exclut plusieurs critères jugés essentiels par les acteurs de terrain – comme le prix des pièces détachées ou la durée réelle des mises à jour logicielles – affaiblissant ainsi sa portée incitative. Par ailleurs, l'indice européen n'apparaît pas comme une note agrégée mais comme une série d'indicateurs éclatés, moins lisibles pour le grand public. Ce format affaiblit sa capacité à orienter les choix et à structurer une véritable concurrence sur la durabilité.

Cette orientation a déjà eu des conséquences concrètes : le projet d'indice de durabilité français pour les smartphones, pourtant prêt à être mis en œuvre, a été abandonné sous pression de la Commission européenne. Ce précédent alimente une inquiétude

légitime chez les acteurs engagés : en l'absence de garanties, chaque nouvelle catégorie de produits couverte par la réglementation européenne pourrait faire l'objet d'un alignement minimal, au détriment des standards les plus ambitieux.

Recommandations pour fiabiliser les outils d'information, défendre les acquis français

1. Renforcer la fiabilité et l'effectivité des indices de réparabilité et de durabilité

- **Renforcer le contrôle par un organisme tiers indépendant**, avec audits réguliers, pour garantir la sincérité des notations.
- **Exiger une actualisation obligatoire des indices** (réparabilité ou durabilité) en cas de modification substantielle (rupture de pièces détachées, évolution logistique, arrêt de production...).
- **Mieux contrôler l'information disponible sur les points de vente et en ligne**, en veillant au respect de l'obligation de mise à disposition de la grille de calcul, comme le prévoit l'arrêté du 5 avril 2024.

2. Préserver l'ambition des standards français face à l'harmonisation européenne

- **Soutenir activement les acquis français dans les instances européennes** (Ecodesign Forums notamment), afin d'éviter tout nivellement par le bas des exigences :
 - Maintien du critère de prix des pièces détachées ;
 - Affichage d'une note globale synthétique ;
- **Renforcer la coordination entre États membres et soutenir la construction d'un référentiel européen harmonisé, fondé sur les exigences les plus ambitieuses déjà en place (France, Belgique...)**, pour garantir une convergence ascendante et éviter les reculs de standards ou les distorsions de concurrence entre États membres.

3. Étendre le périmètre et la valeur stratégique des indices

- **Généraliser progressivement les indices à de nouvelles catégories de produits**, en priorité : petit électroménager, équipements de mobilité légère, casques/écouteurs, produits bureautiques.
- **Faire des indices un levier de transformation industrielle et commerciale en renforçant la valorisation économique des bons élèves** : intégrer davantage les indices dans les outils de commande publique, les éco-modulations ou les critères de labellisation dans les dispositifs ou référentiels publics

4. Explorer les pistes de valorisation climatique des démarches circulaires

- **Développer une méthodologie publique pour valoriser les émissions de CO² évitées** par les démarches de réparation, de reconditionnement ou d'allongement de la durée de vie.
- **S'assurer de la compatibilité entre les méthodologies nationales de crédit carbone et les standards européens à venir**, pour garantir une reconnaissance lisible, crédible et interopérable des bénéfices climatiques liés à la durabilité des produits.

Soutenir le réemploi et le reconditionnement. Un potentiel encore freiné

Un cadre normatif encore lacunaire

Le développement du reconditionnement se heurte à un cadre réglementaire encore partiel, qui entretient un flou sur les obligations à respecter. La loi française encadre depuis 2022 l'usage des termes « reconditionné » ou « produit reconditionné »²⁴, mais sans définir clairement les standards techniques à appliquer pour garantir la sécurité, la conformité ou la qualité du produit remis sur le marché. Elle impose que les produits aient subi des tests vérifiant leur sécurité et leur fonctionnalité, et interdit l'emploi de mentions trompeuses (« comme neuf », « état neuf », etc.). Mais faute de référentiel public, les conditions précises de ces tests restent floues, et leur niveau d'exigence est interprété de manière très hétérogène par les acteurs. En outre, un risque de confusion est probable avec la définition de « remanufacturing » utilisé dans les réglementations européennes (ex : règlement batteries, projet de règlement VHU).

Cette situation peut créer une insécurité juridique pour les opérateurs : en l'absence d'une norme opposable ou d'un référentiel technique public, ils ne savent pas précisément quelles informations doivent être fournies en cas de contrôle, ni à quel niveau de profondeur doivent être réalisés les tests de conformité. Cette incertitude peut ralentir les investissements et limiter la structuration d'une filière homogène.

Des pratiques de reconditionnement hétérogènes

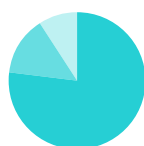
Faute de cadre partagé, les processus de reconditionnement varient considérablement selon les catégories de produits, les opérateurs ou les circuits de distribution. Certains acteurs appliquent des protocoles techniques rigoureux, avec traçabilité, tests complets et documentation, tandis que d'autres s'en tiennent à des vérifications minimales. Dans le cas des téléphones

mobiles, par exemple, les grades de reconditionnement (A, B, C ; bon état, très bon état...) sont définis librement par les entreprises, sans référentiel commun. Pour d'autres familles d'équipements, comme les gros électroménagers, ces systèmes de classification sont inexistantes ou peu utilisés.

Cette hétérogénéité nuit à la transparence de l'offre pour les consommateurs, fragilise la confiance, et pénalise les acteurs les plus rigoureux, confrontés à une concurrence déloyale. Bien que plusieurs labels sectoriels aient été lancés, aucun référentiel national ou européen n'est aujourd'hui reconnu comme faisant foi. Un consortium piloté par l'INR et soutenu par la DGE, l'ADEME et le ministère a été créé en 2022 pour établir un socle qualité du reconditionnement, mais ses travaux n'ont à ce jour donné lieu à aucune publication publique ou cadre officiel.

Au-delà de la qualité technique des opérations, les pratiques de reconditionnement diffèrent sensiblement, avec des impacts environnementaux très variables.

Dans le cas des smartphones, le reconditionnement permet en moyenne d'éviter 77 à 91 % d'impact environnemental annuel par rapport à un produit neuf, mais cet avantage peut varier d'un facteur 3 à 8 selon les pratiques, notamment l'ajout d'accessoires neufs, le remplacement systématique de pièces, l'origine des équipements ou le lieu de reconditionnement.



77 à 91 %

**c'est la réduction d'impact
environnemental annuel
grâce au reconditionnement
des smartphones**

Certaines structures – notamment de l'économie sociale et solidaire – poursuivent en outre une finalité sociale forte, comme l'insertion professionnelle ou la lutte contre la précarité numérique. Ces apports, aujourd'hui peu visibles dans les dispositifs existants, mériteraient d'être mieux reconnus et soutenus par les politiques publiques, en tant que leviers complémentaires de durabilité.

Des difficultés persistantes d'accès aux pièces et à la documentation

Nombre d'acteurs du secteur témoignent de difficultés persistantes pour se procurer des pièces d'origine ou accéder à la documentation nécessaire aux opérations de test, de réparation ou de réinitialisation logicielle. Si certaines avancées ont été enregistrées grâce à la loi AGECE ou aux obligations européennes, la majorité des reconditionneurs ne bénéficient pas dans les faits d'un accès à l'information technique ou à un tarif raisonnable sur les pièces détachées. En pratique, cela peut limiter les volumes traitables, rallonger les délais ou conduire à des arbitrages contraints (cannibalisation d'appareils, usage de pièces génériques, etc.).

Ces obstacles, déjà soulignés dans la partie 1 sur le droit à la réparation et les pièces détachées, se posent avec une acuité particulière dans le reconditionnement, où la variabilité des modèles, l'état des produits ou l'absence d'historique complet compliquent la remise en état fiable. Les pratiques de verrouillage logiciel (part pairing) peuvent également restreindre les possibilités de remplacement de composants sans perte de fonctionnalités. Ces difficultés soulignent la nécessité d'un cadre harmonisé entre les exigences applicables à la réparation et celles régissant le reconditionnement, afin de garantir une cohérence réglementaire et des conditions équitables pour tous les acteurs.

Un cadre juridique flou sur les responsabilités en cas de défaut

Les professionnels soulignent également le manque de clarté sur la répartition des responsabilités légales entre fabricants, distributeurs initiaux et reconditionneurs. En cas de panne ou d'accident sur un appareil reconditionné, il est souvent difficile de savoir qui est juridiquement responsable – en particulier lorsque la défaillance concerne un composant d'origine que

le reconditionneur n'a pu tester ni remplacer. Cette incertitude pèse notamment sur les acteurs les plus fragiles, qui n'ont pas toujours les moyens de couvrir ce risque ou de tester intégralement chaque produit.

Ce flou juridique freine également l'essor de dispositifs d'assurance, et limite la distribution à grande échelle de certains équipements reconditionnés, comme les batteries ou les cartes électroniques.

Une valorisation encore trop limitée dans les politiques publiques

Enfin, les retours du terrain soulignent le manque d'impulsion publique en faveur du réemploi. L'obligation d'intégrer des biens issus du réemploi dans les achats publics, prévue par la loi AGECE²⁵, reste très inégalement appliquée. En l'absence d'objectifs chiffrés et de dispositif de suivi, elle reste peu contraignante pour

les services achats. Plusieurs collectivités manquent d'outils ou d'accompagnement pour y répondre, et peinent à identifier des fournisseurs labellisés ou des solutions adaptées à leurs besoins.

De même, les dispositifs de dons d'équipements informatiques à des associations de lutte contre la précarité numérique, dont le renforcement est prévu par la loi AGECE, sont encore trop peu utilisés. Plusieurs acteurs solidaires, dont Emmaüs Connect, alertent sur les lourdeurs administratives, le manque de

coordination entre services publics, et l'absence de suivi des dons réalisés. Une meilleure articulation entre ces dispositifs et les filières locales de reconditionnement social permettrait de renforcer leur impact et d'atteindre les publics les plus fragiles.

L'obligation d'intégrer des biens issus du réemploi dans les achats publics, prévue par la loi AGECE, reste très inégalement appliquée

Recommandations pour structurer un cadre fiable, équitable et incitatif pour le reconditionnement

1. Adopter un référentiel public de conformité définissant les exigences minimales de conformité pour les produits reconditionnés (sécurité, performance, traçabilité, documentation).

- **Veiller à ce qu'il soit accessible à tous les opérateurs, y compris les structures de l'économie sociale et solidaire**
- **Y intégrer, lorsque nécessaire, une fiche de conformité standardisée** à fournir par le fabricant, précisant les caractéristiques techniques, les tests requis, et la durée de disponibilité des pièces ou des mises à jour. Objectif : sécuriser les reconditionneurs et clarifier la répartition des responsabilités en cas de défaut d'origine non modifiable.

2. Créer un label qualité public structurant, reposant sur une gouvernance indépendante, et garantissant des standards de qualité pour les produits reconditionnés. Il devra :

- **s'appuyer sur des critères compatibles avec le référentiel public**, mais plus exigeants (qualité, traçabilité, impact environnemental démontré, responsabilité sociale...) ;
- **intégrer des critères sociaux et environnementaux forts ;**
- **être accessible aux structures de l'économie sociale et solidaire**, via une labellisation à coût maîtrisé ;
- **reposer sur une gouvernance indépendante** des intérêts économiques directs.
- **Il devra être pleinement intégré aux dispositifs publics** (commande publique, bonus, éco-modulations, référencement...)

3. Clarifier les responsabilités juridiques et sécuriser les contrôles

- **Définir un cadre clair de répartition des responsabilités**, afin de limiter l'engagement du reconditionneur en cas de défaut imputable à une erreur de conception d'origine, non détectable ou non modifiable.
- **Élaborer une doctrine d'application claire à destination des services de contrôle**, précisant les éléments attendus lors des inspections (preuves, niveaux d'exigence, seuils de conformité), pour garantir une application homogène à l'échelle nationale.

4. Renforcer la valorisation du reconditionné dans les politiques publiques

- **Mettre en œuvre de façon effective l'obligation d'achat public de produits issus du réemploi**, en fixant des objectifs chiffrés par segment (mobilier, informatique...) et en dotant les acheteurs d'outils et référentiels adaptés.
- **Renforcer les dispositifs de dons d'équipements informatiques publics** vers les structures de lutte contre la précarité numérique, en simplifiant les démarches et en articulant ces dons avec les filières locales de reconditionnement solidaire.

Conclusion.

Reprendre l'initiative pour faire de la durabilité la norme

Les travaux du Club de la Durabilité confirment ce que de nombreux acteurs de terrain expérimentent au quotidien : la durabilité des produits reste à construire comme norme industrielle, juridique et économique. En dépit de progrès notables, les dispositifs existants ne produisent pas encore les effets attendus. Failles de mise en œuvre, contrôles insuffisants, obligations mal définies, responsabilités floues, barrières persistantes à l'accès aux pièces, à l'information ou à l'assurance : autant de signaux d'alerte qui fragilisent les filières du réemploi, de la réparation et de l'écoconception.

La France, pionnière sur de nombreux dispositifs (indice de réparabilité, bonus réparation, objectifs de commande publique...), ne peut se satisfaire d'un statu quo. Ni attendre que l'harmonisation européenne, à terme, vienne résoudre les tensions systémiques actuelles. C'est maintenant que se joue l'appropriation réelle des outils existants, leur adaptation aux contraintes des acteurs économiques, et leur transformation en leviers stratégiques pour la compétitivité et la résilience de notre économie.

Face aux risques de dilution des ambitions, aux ralentissements réglementaires et aux pressions croissantes pour assouplir les normes, il est essentiel de réaffirmer une trajectoire politique forte : rendre durable par défaut l'ensemble des produits mis sur le marché, soutenir activement les solutions circulaires, sécuriser les professionnels qui s'engagent dans des modèles plus vertueux.

Les propositions formulées dans ce guide s'appuient sur une double exigence :

- Aller au bout des textes existants, en assurant leur application effective, en levant les zones grises, en accompagnant les filières de manière opérationnelle.
- Comblers les angles morts du droit actuel, en clarifiant les responsabilités, en fiabilisant les outils d'information, en rendant opposables les critères de conformité, en articulant mieux les politiques publiques aux réalités de terrain.

Faire de la durabilité la norme ne relève pas d'un simple ajustement technique ou réglementaire. C'est un choix stratégique, qui engage notre manière de produire, de consommer, et d'organiser l'économie.

À travers les propositions formulées, les membres du Club de la Durabilité appellent à une mobilisation collective : des décideurs publics, pour piloter une mise en œuvre plus lisible et plus équitable ; des institutions européennes, pour ne pas sacrifier l'ambition à la simplification ; des entreprises, pour faire émerger de nouveaux standards de qualité, de durabilité et de transparence.

Faire de la durabilité la norme ne relève pas d'un simple ajustement technique ou réglementaire. C'est un choix stratégique, qui engage notre manière de produire, de consommer, et d'organiser l'économie. Ce choix mérite d'être consolidé, assumé collectivement, et porté avec cohérence dans la durée.

Références

01. Au printemps 2025, plusieurs textes clés du cadre réglementaire européen sur la durabilité des produits ont été adoptés ou validés politiquement, bien que leurs modalités concrètes de mise en œuvre soient encore en cours de définition ou de transposition.
Le règlement sur l'écoconception des produits durables (ESPR) a été approuvé par le Parlement européen en mars 2024 ; il entrera en vigueur courant 2025, avec des exigences techniques progressivement définies à partir de 2026 via des actes délégués.
La directive sur le droit à la réparation a été formellement adoptée en mars 2025, avec une transposition attendue dans les États membres d'ici fin 2026.
Le règlement relatif aux batteries (UE 2023/1542) est en vigueur depuis août 2023 ; il prévoit un calendrier d'application échelonné jusqu'en 2030.
Enfin, la directive sur l'autonomisation des consommateurs dans la transition écologique («Empowering the consumer for the green transition») a été adoptée début 2024, mais sa mise en œuvre reste à concrétiser au niveau national.
02. Plusieurs études, dont le rapport de l'Agence européenne pour l'environnement « Europe's Circular Economy – State and Outlook 2024 », soulignent que l'allongement de la durée de vie des produits, par la réparabilité et la réutilisation, permet de réduire la dépendance aux importations de matières premières critiques, de renforcer l'activité locale (réparation, reconditionnement) et de consolider les filières industrielles de proximité
03. Code de la consommation, article L.441-5 : S'il a conçu son appareil en prévoyant les cas d'autoréparation et s'il a donné les consignes de sécurité adéquates pour qu'un utilisateur puisse réaliser une autoréparation, le fabricant ne peut être tenu responsable d'un dommage survenu lors d'une autoréparation dans la mesure où ce dommage est lié à une maladresse de l'utilisateur ou au non-respect par ce dernier des consignes de réparation du produit..
04. Rapport d'information par la mission d'information sur l'évaluation de l'impact de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et présenté par mme véronique riotton et m. stéphane delautrette, corapporteurs, députés
05. «Seulement 30 % de l'enveloppe totale ont été utilisés selon les derniers communiqués des éco-organismes et les cahiers des charges» «Le bilan de la loi Agec par HOP» – Halte à l'obsolescence programmée - dossier Terra Nova
06. <https://www.halteobsolescence.org/publication/repair-bonus-report/>, page 6
07. «Bilan de la loi AGECE : l'élan est donné, mais la révolution circulaire reste à construire pour la filière REP TLC» Par Maud Hardy, Directrice générale de Refashion - Dossier Terra Nova
08. Voir Club de la Durabilité, «Rendre la réparation accessible», 2023
09. Selon le rapport «proposition pour la mise en place d'une TVA circulaire» publié en 2023 par E. Ledoux et E. Jacquillat, la réduction de la TVA à 5,5% pourrait quadrupler le marché de la réparation dans les trois secteurs étudiés, générant une hausse de revenus pour l'État
10. GIFAM, «Cette dynamique doit être amplifiée par la formation de nouveaux réparateurs, alors que 3 000 techniciens manqueront d'ici 2027» <https://www.gifam.fr/category/actus/>
11. Dans le cadre du bonus réparation, une enveloppe de 5 millions d'euros par an sur trois ans est allouée par les éco-organismes agréés de la filière REP EEE pour soutenir la formation des réparateurs et la structuration du réseau QualiRépar.
12. «Le bonus réparation de la loi AGECE : essentiel mais pas suffisant pour recréer une solide culture de la réparation en France» Par Sarah Schönfeld, Directrice Impact et Affaires Publiques, Murfy - Dossier Terra Nova
13. Cela doit s'inspirer du régime existant pour l'autoréparation (art. L.441-5 du Code de la consommation), en limitant la responsabilité du fabricant dès lors que les consignes ne sont pas respectées.
14. Rapport "performances et gouvernance des filières à responsabilité élargie du producteur" de l'inspection générale des finances (IGF), de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et du Conseil général de l'économie (CGE), juin 2024
15. Ce périmètre restreint ne tient pas à une volonté de restriction du Club de la durabilité, favorable à une généralisation de la TVA réduite pour les activités circulaires et à impact positif, mais aux contraintes légales. Plus de détails sur les recommandations fiscales du club de la durabilité : Guide «La fiscalité circulaire : levier pour une économie durable» (Club de la durabilité, septembre 2024)
16. Pour plus de détails concernant les recommandations relatives à la formation, voire : Guide «Construire les compétences pour une économie circulaire» (Club de la durabilité, octobre 2024)
17. Cette mesure étend le régime de l'article L. 441-3 du Code de la consommation (impression 3D), en l'élargissant à d'autres procédés de fabrication
18. Dans le secteur automobile, plusieurs réseaux mutualisés structurent la distribution indépendante de pièces (ex. : Alliance Automotive Group, Groupauto, AD). Ils reposent sur des plateformes logistiques communes, des catalogues de référence interopérables et une normalisation partielle des composants. Ces initiatives sont privées mais offrent un exemple de structuration industrielle favorisant l'accès aux pièces, y compris hors réseau agréé.
19. Voir notamment les directives UE 2019/770 (contenus et services numériques) et 2019/771 (vente de biens avec éléments numériques), transposées dans le Code de la consommation (articles L.224-25-1 à L.224-25-31 et L.217-3 à L.217-32).
20. Étude menée par Limites Numériques, Télécom Paris, Université de Toulouse, Médiamétrie, De Vinci Research Center – 2023
21. Transposition des directives 2019/770 et 2019/771 : voir articles L.217-3 à L.217-32 et L.224-25-1 à L.224-25-31 du Code de la consommation
22. Ecodesign for Sustainable Products Regulation: Study on new product priorities
23. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/indice-durabilite>
24. Décret n° 2022-190 du 17 février 2022 relatif aux conditions d'utilisation des termes « reconditionné » et « produit reconditionné »
25. Loi AGECE, article 58 ; décret n° 2021-254 du 9 mars 2021 relatif à l'obligation d'acquisition par la commande publique de biens issus du réemploi ou de la réutilisation ou intégrant des matières recyclées

Qu'est-ce que Le Club de la durabilité ?

Le Club de la Durabilité est un réseau impulsé en 2018 par l'association HOP – Halte à l'Obsolescence Programmée. Il fédère plus de 40 entreprises et organisations engagées pour l'allongement de la durée de vie des produits et le développement de modèles économiques plus circulaires.

Il rassemble des acteurs de toutes tailles, intervenant à chaque étape du cycle de vie des produits – de la conception à la seconde vie – et œuvre à structurer un écosystème dynamique en faveur de biens et services plus durables, accessibles et résilients.

Le Club est à la fois un espace d'échange, d'expertise collective et de plaidoyer. Il propose à ses membres des groupes de travail thématiques, une veille stratégique régulière, des ressources pratiques et des temps de rencontre propices à la coopération.

Contributeurs

Ce guide a été rédigé par l'équipe du Club de la Durabilité :

Florent Curel, responsable coordinateur.

Lucie Goguillot, chargée de valorisation et développement du réseau.

Il s'appuie sur les travaux menés entre janvier et avril 2025 dans le cadre d'un groupe de travail. Les structures membres suivantes ont contribué aux échanges collectifs (ateliers, contributions écrites ou entretiens individuels). Le contenu de ce guide ne reflète pas nécessairement les positions individuelles de chaque organisation.

Structures participantes :

Adeo – Adopte un bureau – Commown – Dot-Drops
– Easy Cash – Emmaüs Connect – Ethikis – EverEver
– Fnac Darty – Geev – GEOCONNECTICS – HOP –
leboncoin – Lormauto – Lowreka – Mobivia – Murfy
– Nature & Découvertes – United.b

Auditions externes

Des experts extérieurs ont également été auditionnés dans le cadre du groupe de travail :

Pierre-Yves Burlot, président d'Orée, ancien conseiller technique au ministère de la Transition écologique

Cristina Ganapini, coordinatrice de la campagne Right to Repair Europe

Mathieu Rama, Senior Programme Manager chez ECOS

Leurs contributions ont permis de nourrir les réflexions avec des perspectives européennes et institutionnelles.

Contact

Florent Curel

Responsable du Club de la Durabilité
florent.curel@clubdeladurabilite.fr

Laetitia Vasseur

Déléguée générale de HOP
laetitia.vasseur@halteobsolence.org