

## Nouveau scandale de moteurs de voiture défectueux ? « C'est la même histoire que les PureTech »

Victimes de pannes impliquant des réparations lourdes et coûteuses, des propriétaires de voitures Ford équipées du moteur 1.0 EcoBoost pointent la responsabilité du constructeur.

**P**oc, poc, poc... C'est le « petit bruit » qu'a entendu Romain Barajas au volant de sa Ford Fiesta, avant qu'elle ne « s'arrête d'un coup ». Le jeune homme de 26 ans, qui réside dans les Pyrénées-Orientales, rentrait tranquillement d'une soirée poker quand sa voiture lui a fait le coup de la panne. Sans crier gare. « Aucun voyant ne s'est allumé, précise Romain à *Enquêtes d'actu*. Il était 2 heures du matin, j'ai réussi à me garer sur le bas-côté. » Un moindre mal. « Il aurait pu avoir un accident, heureusement qu'il n'y avait personne sur la route », souffle Patricia, sa mère, jointe par téléphone en avril 2025.

La panne, elle, remonte à juin 2024. « D'après le rapport d'expertise, l'origine des désordres constatés sur votre véhicule est liée à la défaillance de la courroie de distribution, ayant pour conséquence la casse du moteur », peut-on lire dans un courrier que l'automobiliste a reçu de son assurance emprunteur. Affichant seulement 44 000 kilomètres sur le compteur, sa Fiesta est équipée du trois-cylindres essence 1.0 EcoBoost. En se renseignant sur Internet, Romain et ses parents ont découvert qu'ils étaient loin d'être les seuls concernés par des dysfonctionnements prématuressur ce moteur.

Groupes Facebook d'entraide, pétitions... Difficile de ne pas faire le parallèle avec l'émergence du scandale des moteurs PureTech. « Vous allez lever un lièvre : ce qui s'est passé avec Stellantis, c'est la même histoire avec Ford », nous assure un garagiste bien renseigné. Devis de réparation prohibitifs, refus de prise en charge de toutes parts, voitures immobilisées : en réponse à notre appel à témoignages sur le groupe Facebook « Les Indignés de Ford » (7 200 membres), nous avons recueilli douze récits similaires de la part de conducteurs désespérés.

### 300 000 moteurs Ford 1.0 EcoBoost vendus en France

Ford propose son moteur 1.0 EcoBoost sur plusieurs modèles : Fiesta, B-Max, EcoSport, Puma, Focus, C-Max et Mondeo. Depuis



Un moteur 1.0 EcoBoost sur une Ford Focus tombée en panne à cause d'une dégradation de la courroie de distribution immergée dans l'huile. La voiture n'avait que 80 000 km au compteur. ©Photo transmise à *Enquêtes d'actu*

son apparition en 2012, la marque américaine en a vendu plus de 300 000 exemplaires en France. Comme le 1.2 PureTech de Stellantis, installé sur des Peugeot, Citroën, DS ou Opel, l'EcoBoost dans sa première version est doté d'une courroie de distribution immergée dans l'huile du moteur. Un pièce cruciale habituellement placée à l'extérieur.

« L'idée, au départ, était de réduire les frictions liées à la courroie », éclaire Brice Marguet, garagiste indépendant à Virignin (Ain), suivi par environ 340 000 personnes sur son compte Tiktok (@brice.ra38). Qui dit moins de frictions, dit un moteur plus efficient, donc moins de carburant consommé. Et une durée de vie prolongée pour la courroie. Ainsi, Ford préconise un remplacement tous les 10 ans ou 240 000 kilomètres. Avec à la clé des économies sur les coûts d'entretien.

### « Risque d'accident mortel »

Sur le papier, cette solution technique n'a donc que des avantages. Problème : l'huile chaude du moteur et le caoutchouc de la courroie ne font pas bon ménage. « La courroie finit par se désagréger en micro-morceaux »,

explique Franck Leblanc, autre garagiste actif sur les réseaux sociaux (@garage.de.la.doub sur Tiktok), qui vient en aide à des conducteurs pour l'expertise de leur véhicule en panne.

« Ces morceaux de courroie vont se loger dans la crête installée avant la pompe à huile qui sert à lubrifier le moteur, continue le spécialiste. C'est comme un filtre à café : si vous laissez du marc dedans, au bout d'un moment, l'eau ne passe plus. Il n'y a plus autant d'huile à arriver dans la pompe, donc la voiture se met en défaut et parfois le moteur casse. »

Si votre voiture roule à 130 km/h sur l'autoroute et que la courroie de distribution casse, c'est un risque d'accident mortel ! Car la mécanique s'arrête d'un coup, vous avez moins d'assistance au freinage et la direction devient dure.

FRANCK LEBLANC,  
GARAGISTE.

En écho à ces propos, nous avons collecté plusieurs documents qui accréditent la thèse d'une faiblesse identifiée sur

les 1.0 EcoBoost dotés d'une courroie à bain d'huile (aussi appelée courroie humide). Un problème déjà évoqué par nos confrères de *L'Automobile magazine*.

### « Défaut de conception »

Ainsi, à propos de la casse moteur dont a été victime la Ford Fiesta de Romain Barajas, son assurance emprunteur l'informe que « selon les conclusions de l'expert, l'origine de la panne est imputable à un défaut de conception ». Toutefois, le

courrier que nous avons pu consulter ne précise pas la nature exacte de ce défaut.

« La maison de crédit n'a pas voulu me fournir tout le rapport d'expertise », regrette Patricia Barajas. Selon elle, « la voiture a passé le contrôle technique en novembre 2023, rien n'est apparu. On n'était pas au courant de ce problème sur les Ford, on est vraiment tombés des nues ».

Pour l'assureur, il s'agit d'un cas « non couvert par le contrat souscrit ». Contrat qui prévoit en effet « la non-application de la garantie dans les cas de pannes



La Ford Fiesta fait partie des voitures équipées du moteur 1.0 EcoBoost. ©Adobe Stock/Illustration

répondant à la définition d'un vice de fabrication ou d'un vice caché ».

Or, selon l'article 1641 du Code civil, relatif à la garantie légale des vices cachés, ce serait au concessionnaire ayant réalisé la vente de la Fiesta de prendre en charge les frais de remise en état. Un devis établi en août 2024 par un garagiste du réseau Ford les évalue à 9 000 euros, pour un changement complet du moteur.

### Assureur et vendeur se renvoient la balle

Sauf que ledit concessionnaire ne l'entend pas de cette oreille. Dans une lettre en réponse à l'avocat engagé par Romain et ses parents, il estime que « la panne actuelle peut trouver son origine dans une multitude de causes ne nous incombant pas, d'autant que nous ne sommes jamais intervenus sur ce véhicule depuis la vente, ni en entretien ni en réparation ».

« C'est un débat stérile, ils veulent juste que quelqu'un d'autre paie », livre le propriétaire de la Fiesta, exaspéré. Vendeur dans une boutique de mangas, pas question pour lui d'assumer seul 9 000 euros de réparations sur une voiture qu'il a achetée 15 500 euros à crédit en 2019. Avec encore 300 euros à rembourser chaque mois. Sans compter les frais d'assurance. « Ça fait beaucoup pour un véhicule qui dort ! »

En attendant de trouver une issue à cette impasse qui s'éternise depuis bientôt un an, il dépend de ses parents pour ses déplacements. « Mon père me prête sa voiture mais j'aimerais bien récupérer la mienne. »

### « On a respecté toutes les préconisations »

Comme Romain Barajas, Anthony Langevin et Adélaïde Sieber continuent de payer crédit et assurance sur un véhicule immobilisé depuis plusieurs mois. Leur Ford Focus, achetée d'occasion auprès d'un vendeur professionnel en février 2023, est tombée en panne en septembre 2024. Eux aussi se sont vu remettre

un devis pour le remplacement complet du moteur, d'un montant de « 10 936 euros ».

« C'est vraiment scandaleux : un véhicule qui a moins de cinq ans, 80 000 km, et on a respecté toutes les préconisations du constructeur, tout l'entretien a été fait chez Ford », insiste Anthony.

« Notre protection juridique nous a recommandé d'envoyer au vendeur un courrier recommandé au titre de la garantie légale de conformité, pour qu'il prenne en charge les frais de réparation », raconte cet habitant de la Gironde. Refus du professionnel. « C'est à nous de prouver que le défaut était présent à la vente. »

## Défaillances moteur « connues » de Ford selon une expertise

Deux expertises contradictoires ont eu lieu en janvier et février 2025. Leur compte-rendu, dont nous avons pris connaissance, fait état d'« une agglomération épaisse correspondant à la dégradation de la courroie » dans l'orifice d'aspiration de la pompe à huile. « Morceau de courroie présent dans le fond de carter d'huile », est-il mentionné en sus.

D'après ce rapport, « l'origine du problème » est « une dégradation précoce de la courroie de distribution entraînant un défaut de graissage du moteur ». « Les investigations ont confirmé que le problème existait avant la vente du véhicule », ajoute l'expert qui pointe la responsabilité du vendeur, « engagée au titre de la garantie légale de conformité », et qui « peut également être recherchée pour défaut de conseil et d'information ».

Cette synthèse ne se contente pas de mettre en cause le vendeur. « La responsabilité du constructeur Ford est également engagée pour défaut de délivrance conforme, en raison des défaillances moteurs connues au sein de leur réseau de marque », est-il écrit noir sur blanc dans la conclusion.

Le véhicule est équipé d'un moteur 1.0 EcoBoost du réseau Ford, dont les dysfonctionnements internes sont connus du constructeur (défaut de conception).

### RAPPORT D'EXPERTISE SUR LA PANNE D'UNE FORD FOCUS.

« On n'était absolument pas au courant qu'il y avait ce type de technologie [courroie humide, NDLR] et ce type de problème



Dans le cercle rouge, la courroie de pompe à huile partiellement édentée, sur une autre Ford Focus (54 000 km). À droite, le message d'alerte affiché au tableau de bord lors de la panne. ©Photos transmises à Enquêtes d'actu

sur notre véhicule, réagit Anthony. Quand vous êtes un profane, vous ne pouvez pas savoir. »

### Ford n'a « pas connaissance » d'un problème

Nous avons interrogé l'entreprise sur ces défaillances constatées sur le 1.0 EcoBoost. Dans sa réponse par courriel, le directeur des affaires publiques de Ford pour la France et le Benelux, se refuse à « commenter un rapport d'expertise ». « Chaque cas [de panne] est unique (âge, kilométrage, suivi de l'entretien) et traité comme tel », argue-t-il.

« Comme pour tous les véhicules thermiques, ce type de panne peut arriver mais je n'ai pas connaissance d'une faiblesse particulière de la courroie (dont la périodicité d'entretien n'a pas changé).

LE DIRECTEUR DES AFFAIRES PUBLIQUES DE FORD POUR LA FRANCE ET LE BENELUX.

Et notre interlocuteur d'inviter les clients à « respecter le programme d'entretien (tant pour les remplacements de courroie que pour les vidanges) ».

### Rappels en Amérique du Nord

Circulez, il n'y a rien à voir ? Pourtant, au tournant des années 2019-2020, la marque a renoncé à la courroie humide, remplacée par une chaîne de distribution. Un changement technique en forme d'aveu qui ne dit pas son nom ? « Ceci s'explique, entre autres, par l'arrivée de versions plus puissantes du

moteur 1.0 EcoBoost (155 ch voire 170 ch) et donc de contraintes mécaniques différentes », évacue le responsable des affaires publiques.

Autre fait troublant : une campagne de rappel lancée en 2024 en Amérique du Nord. Elle concerne certains modèles EcoSport (2017-2022) et Focus (2016-2018), équipés du 1.0 EcoBoost et d'une boîte automatique. Un document officiel de Ford disponible en ligne au sujet de ce rappel, fait état d'un risque de rupture du tendeur de courroie de la pompe à huile et/ou de dégradation de la courroie elle-même. Cette petite courroie, à ne pas confondre avec celle de distribution, est aussi à bain d'huile.

Une telle défaillance entraînerait, selon le constructeur, une perte de pression d'huile moteur. Il en résulterait des dommages et/ou un serrage du moteur occasionnant à la fois une perte de force motrice au niveau des roues et une perte d'assistance au freinage, augmentant ainsi le risque d'accident.

Il se trouve d'ailleurs qu'« un incident qui a causé des blessures à deux personnes a été rapporté aux États-Unis en lien avec ce rappel », indique le média spécialisé canadien RPM. D'après cette source, 139 790 véhicules sont visés aux États-Unis et 7 164 au Canada.

### « Ford fait la sourde oreille »

Le directeur des affaires publiques pour la France et le Benelux nous confirme qu'il n'y a pas de rappel en lien avec le défaut précité sur le marché européen. En effet, la campagne américaine cible une combinaison 1.0 EcoBoost et boîte automatique à la diffu-

sion « marginale » sur le Vieux Continent. « En France, cette configuration ne concerne que quelques centaines de véhicules au total », précise-t-il.

Notre garagiste bien renseigné sur les problèmes de courroie humide, que ce soit chez Stellantis ou Ford, voit dans les réponses de la marque à l'ovale une forme de déni :

« Ford fait la sourde oreille, comme Stellantis à l'époque. Tant que vous n'ouvrez pas la boîte de Pandore ils font les morts !

UN GARAGISTE BIEN INFORMÉ, SOUS COUVERT D'ANONYMAT.

Et notre informateur d'enfoncer le clou : « Ce qui se passe avec les EcoBoost, c'est la même histoire que les PureTech. Sauf que Ford ne veut pas le reconnaître pour l'instant. Et puis il y a moins de volume, donc on

se rend moins compte des problèmes. »

Face au tollé des PureTech, Stellantis a rappelé quelque 500 000 véhicules, lancé une plateforme d'indemnisation rétroactive et étendu la garantie sur ces moteurs. En parallèle, une plainte collective réunissant des centaines de personnes a été déposée le 14 février 2025 à l'encontre de la multinationale.

### Vente annulée pour « vice caché »

Rien de tel, à ce stade, concernant Ford et son 1.0 EcoBoost. Certains clients français du constructeur américain ont bien engagé des poursuites judiciaires ou sont sur le point de le faire. Mais il s'agit de procédures individuelles.

L'une d'entre elles, jugée le 13 mars 2025 au tribunal de commerce de Lille (Nord), a débouché sur l'annulation, pour vice caché, de la vente d'une Ford Focus victime d'une



Dominique Bensi tient une courroie de distribution dont les crans ont été en partie rongés, après avoir baigné dans l'huile.

©EG/L'Éveil de Pont-Audemer

casse moteur à 54 000 km, à la suite d'une détérioration de la courroie de pompe à huile (voir photos ci-contre).

« Dès lors qu'un rapport d'expertise permet de prouver l'existence d'un vice caché et que le véhicule a été bien entretenu, de préférence dans le réseau de la marque, il ne faut pas hésiter à 'montrer les crocs' car le vendeur ne gagne jamais », lance Maître Florent Méreau, l'avocat du particulier lésé dans ce dossier.

Dans le cas présent, la justice a condamné en première instance le concessionnaire à restituer le prix de vente de la voiture à son propriétaire. Non représenté à l'audience, le vendeur nous informe qu'il a fait appel de cette décision. Sans plus de commentaires.

« Le monde de l'automobile est un peu opaque, euphémise le garagiste Franck Leblanc. Réaliser une expertise judiciaire engendre des frais, c'est compliqué : souvent les gens ne peuvent pas attendre, ils ont besoin de leur voiture. »

### Vers une action collective en justice ?

Administrateur du groupe Facebook « Les Indignés de Ford », Dominique Bensi estime que les naufragés du 1.0 EcoBoost auraient tout intérêt à se regrouper, pour mieux faire valoir leurs droits en justice.

Ce retraité de l'Eure s'occupe en outre de la page « CASSE Moteur Camping-Car » (6 100 abonnés), qu'il a créée en 2018 pour les propriétaires victimes comme lui d'avaries récurrentes sur des moteurs Ford. « On s'est rassemblés pour faire reconnaître un défaut structurel, ce qui a permis dans un dossier d'aboutir, en octobre 2024, à la condamnation en appel de Ford, après sept ans de procédure. »

Comme le rapporte *L'Éveil de Pont-Audemer*, Dominique Bensi a également lancé une pétition « pour une responsabilité totale des constructeurs automobiles face aux défauts de fabrications et de conceptions ». Elle totalise près de 14 000 signatures à ce jour.

Une autre pétition existe, centrée sur les problèmes de courroie chez Ford. Le Mosellan Frédéric Altemeyer en est l'investigateur. Déjà à l'origine d'un groupe Facebook dénonçant ce défaut sur le diesel 2.0 EcoBlue qui équipe l'utilitaire Transit Custom, l'artisan a élargi son combat aux propriétaires de 1.0 EcoBoost victimes des mêmes ennuis mécaniques. Avec l'objectif affiché d'une « action judiciaire commune ». Ouverte en octobre 2024, sa pétition compte près de 9 000 signatures à l'heure actuelle.