

Conversion des véhicules thermiques en véhicules électriques :

La FNA se félicite du chemin parcouru depuis 2017

Afin de lutter contre le réchauffement climatique, le gouvernement a pris différentes mesures notamment l'interdiction de la commercialisation des véhicules thermiques en 2040. Pour atteindre l'objectif ambitieux de conversion du parc automobile aux énergies alternatives, il convient d'agir sur l'offre de véhicule neuf mais aussi sur le parc existant, qui est le véritable enjeu.

La FNA œuvre depuis 2017 à l'adoption d'un cadre juridique et technique d'homologation du retrofit permettant aux automobilistes de convertir leurs véhicules thermiques en véhicules électriques. Jérémie CANTIN, Président la branche maintenance vente chargé de l'électromobilité à la FNA a su convaincre à la fois le Gouvernement et de nombreux acteurs à se fédérer autour de ce projet avec notamment la création de l'association AIRe¹. L'Electro Cox (Volkswagen Coccinelle électrique de 1971) en porte étendard, présente sur le salon Equip Auto 2017 sur le stand de la FNA et le mondial de l'automobile 2018, a été le vecteur de différentes rencontres au niveau local, national et européen en faveur de l'adoption de ce cadre juridique.



Le retrofit existe depuis plusieurs années en Europe. La FNA œuvre depuis 2017 pour l'adoption d'un cadre juridique réglementaire simple et opérationnel permettant aux professionnels de l'automobile habilités à réaliser l'opération d'adaptation du groupe propulseur, pour en modifier la source d'énergie, sans mettre en péril l'équilibre d'origine des composants du véhicule.

Les Ministres Nicolas HULOT et François DE RUGY ont manifesté un intérêt pour cette démarche de la Fédération. Sur le salon Equip AUTO 2017, Jeremy CANTIN a pu démontrer, avec l'Electro Cox, la faisabilité technique et sécuritaire de cette transformation. Le grand public également a fait la connaissance de cette solution lors du mondial de l'auto en 2018. Le retrofit, ici porté par des artisans de la mobilité, démontre l'incroyable savoir faire des hommes de l'art.

Depuis plus de 3 ans, les échanges avec le Ministère de l'écologie ont abouti à sérier les étapes de la conversion vers des motorisations électriques à batterie ou à pile à combustible : groupe motopropulseur électrique, freinage, certification des batteries (puissance, autonomie), poids maximal (dont sa répartition) du véhicule, composants électriques, hauteur de caisse, suspension, sont passés en revue tout en conservant les fonctions de sécurité active et passive conformément à l'origine du véhicule. Le texte est prêt.

Ainsi, les installateurs habilités pour un ou plusieurs types de véhicules devront, en lien avec les fabricants de dispositifs de conversion, vérifier que les conditions de transformation du véhicule sont compatibles avec les exigences en matière de sécurité de la réception du véhicule sur lequel il est installé ; de plus, ils s'assureront que le véhicule à transformer est en bon état mécanique.

La FNA met cependant en garde contre toute récupération ou idéalisation de ce processus. Le retrofit génère un coût qui baissera certainement au fil de l'eau et des demandes. La FNA est favorable à l'intégration du retrofit dans les dispositifs du bonus écologique existant. Il convient cependant de rester pragmatique. Les collectivités territoriales en lien avec les spécialistes du retrofit, ont un rôle à jouer dans la démocratisation du retrofit.

¹ Acteurs de l'Industrie du Retrofit électrique

« Cette solution permettra d'accélérer la migration du parc automobile et d'éviter la destruction programmée de véhicules traditionnels en parfait état et auxquels les propriétaires conservent une valeur affective. C'est particulièrement vrai pour les véhicules anciens mais pas seulement », rappelle Jeremy Cantin. « Au terme d'une conversion technique, retrouver un usage compatible aux nécessités de notre environnement est une avancée majeure en plus des politiques incitatives d'achat des véhicules neufs ».