

Le retrofit électrique des voitures particulières bénéficie d'un a priori très positif au sein de milieux politiques, économiques, ou encore associatifs, aux intérêts parfois opposés sur d'autres sujets. Ses promoteurs défendent que cette activité accélérera la décarbonation de notre société et rendra notre économie plus sobre tout en créant des emplois en France. Pourtant, malgré la mise en place d'aides publiques et la constitution en 2020 d'un cadre juridique favorable à la massification de cette activité, le retrofit de voitures particulières demeure encore anecdotique. Est-ce une question de temps avant que la filière n'émerge ? Quels sont les obstacles économiques à son développement et peut-on les lever ? Peut-on vraiment compter sur le retrofit de voitures particulières pour lutter contre le réchauffement climatique ?

Pour traiter cette question, Le Forum Vies Mobiles a confié une mission à [Bernard Jullien](#), [Jean-Sébastien Lacam](#) et [Marc Prieto](#), trois chercheurs de l'[ESSCA](#) spécialisés dans l'économie de la filière automobile.

Le scénario privilégié actuellement pour décarboner la mobilité est celui de l'électrification. Toutefois, la mise en place d'aides financières et de réglementations françaises et européennes sera insuffisante pour avoir un parc totalement propre en 2050 si la taille du parc reste quasi-constante (40 millions de voitures particulières) et si le parc automobile se renouvelle au même rythme qu'aujourd'hui.

Le retrofit électrique ne permettra pas de combler le manque de véhicules électriques. Alors que la filière est encouragée par l'État, les chiffres ne décollent pas. **En 2023, seuls 400 véhicules ont été rétrofités.**

Le principal obstacle ? Le coût : le retrofit d'une voiture particulière coûtait entre 12 350 et 15 000€ selon l'[ADEME](#) en 2021, pour une autonomie plus faible que les véhicules électriques neufs. Surtout, le développement d'un marché de voitures électriques d'occasion sur les prochaines années constituera une concurrence et donc un lourd frein au retrofit.

Pour justifier une politique publique de décarbonation s'appuyant sur le retrofit, il faudrait donc espérer une chute importante de son coût. Une telle diminution suppose des investissements importants, qu'il apparaît difficile d'obtenir sur une activité avec des coûts fixes importants et dont le modèle est très limité dans le temps.

Si les chercheurs ne croient pas au retrofit pour décarboner la voiture, ils y voient une pertinence pour les véhicules utilitaires légers (VUL).

Découvrez les résultats complets <https://lnkd.in/ekkZ3aS5>

Les autres études du Forum Vies Mobiles sur l'automobile :

- les véhicules autonomes : <https://lnkd.in/eNZyMKmN>
- la politique de covoiturage quotidien : <https://lnkd.in/edR4VQf6>
- les véhicules légers : <https://lnkd.in/eYj6Ax63>

[Le Forum Vies Mobiles](#)

Le Forum Vies Mobiles, think tank français expert de la mobilité, a pour objectif de répondre aux aspirations citoyennes en sortant du système de la mobilité rapide et carbonée.

Entre recherches, études et débats citoyens sur les grands enjeux de mobilité, il explore depuis plus de 10 ans une voie originale pour formuler et porter des propositions d'action et ainsi contribuer au tournant écologique et social vers une société qui, pour progresser, doit pouvoir ralentir.

Association loi 1901, soutenue par la SNCF, composée d'une dizaine de professionnels radicalement optimistes, son modèle innovant lui confère un rayonnement et une solide légitimité scientifique en France comme à l'international.

forumviesmobiles.org