

Mobilité - Environnement & nouvelle économie

Garder sa voiture, enlever le moteur diesel et la rétrofiter en électrique ?

" Une solution qui permet de diminuer considérablement les gaz à effets de serre" selon l'ADEME ! Entre - 61% et - 87 % d'émissions de CO₂ par rapport à un véhicule diesel !

En mettant en avant les résultats de son étude sur le cycle de vie et les impacts environnementaux du rétrofit électrique, l'ADEME confirme que la solution rétrofit économe, sure et bénéfique pour l'environnement doit être facilitée et soutenue dès maintenant.

A l'occasion de la publication de l'étude "Rétrofit" menée par l'ADEME ¹, Arnaud Pigounides, fondateur du groupe pionnier REV Retrofiture et Co-président de la filière AIRe Rétrofit, met en avant les résultats exceptionnels de l'étude et les bénéfices à acquérir en déployant cette solution d'avenir en France, ainsi que les dispositifs à mettre en place pour soutenir cette industrie naissante.

L'étude ADEME démontre que le rétrofit électrique est une **solution vraiment pertinente pour répondre aux enjeux de qualité de l'air en limitant les émissions de gaz à effet de serre et en réduisant automatiquement l'usage des matières premières.**

Pour limiter la pollution des transports responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France (les voitures des particuliers (54 %) et les poids lourds (21 %) émettent la grande majorité et les particules fines causent près de 48 000 décès par an) les voitures à moteur thermique seront bannies d'ici 2040 voire avant. Le récent projet de "**loi climat et résilience**" vise à interdire la vente des véhicules thermiques "neufs très émetteurs" de gaz à effet de serre pour 2025 et à créer plus de 35 nouvelles ZFE - zones à faibles émissions, dans lesquelles un tiers du parc automobile actuel ne pourra plus circuler (11 ZFE dès 2021).²

Le rétrofit s'impose pour faire face à ces nombreux et urgents enjeux de mobilité

-> C'est un levier clé pour réduire significativement les GES et la pollution urbaine

La récente étude réalisée par l'ADEME sur le cycle de vie et les impacts environnementaux du rétrofit électrique révèlent ses nombreux atouts.

Dans l'étude "**rétrofit : conditions nécessaires à un rétrofit économe, sûr et bénéfique pour l'environnement**", les experts de l'ADEME ont adopté une approche pragmatique sur 3 cas d'usage qui couvre à la fois le périmètre des particuliers, des flottes et des collectivités.

Elles s'est appuyée sur des entretiens conduits auprès des acteurs du rétrofit : fabricants de dispositifs de conversion fédérés autour de l'AIRe, représentants des installateurs (garages automobiles), acteurs de la réalisation des essais (UTAC CERAM) et de l'homologation (CNRV).

L'approche de l'ADEME s'est structurée autour de l'analyse de 3 scénarios de décision

- 1 scénario de prolongement de l'exploitation du véhicule diesel sur 10 ans,
- 1 scénario de rétrofit électrique du véhicule et de son exploitation pendant 10 ans,
- 1 scénario de mise à la casse suivi d'un achat d'un véhicule électrique neuf et de son exploitation pendant 10 ans.

-> C'est la solution la moins polluante dans tous les cas de figure :

1 - Pour les véhicules particuliers et citadines (type Fiat 500) *

- - **66%** d'émission de CO₂ par rapport à un véhicule diesel
- - **47%** d'émission de CO₂ par rapport par rapport à l'achat d'un véhicule électrique neuf

Le potentiel du marché est estimé entre 320 000 et 1,25 million d'unités à l'horizon 2030.

2 - Pour les véhicules utilitaires légers et fourgonnettes, type fourgon spécial *

- - **61%** d'émission de CO₂ par rapport à un véhicule diesel
- - **56 %** d'émission de CO₂ par rapport à l'achat d'un véhicule électrique neuf.

Le potentiel du marché est estimé entre 70 000 et 270 000 unités à l'horizon 2030.

3 - Pour les véhicules lourds, type poids lourds 16-19T et autobus *

- - **87%** d'émission de CO₂ par rapport à un véhicule diesel
- - **37%** d'émission de CO₂ par rapport à l'achat d'un véhicule électrique neuf.

Le potentiel du marché est estimé entre 15 000 et 45 000 unités à l'horizon 2030.

-> C'est une filière économique d'avenir

L'Etude ADEME met également en avant que la filière du rétrofit électrique pourrait consolider et créer des emplois non délocalisables en régions.

En effet, l'électrification progressive du parc de véhicules risque d'entraîner une baisse des activités d'entretien et de maintenance des garagistes (puisque le véhicule électrique, par nature même, nécessite moins d'entretien). **En ce sens le rétrofit pourrait permettre à la filière de se renouveler, de se convertir progressivement à la mobilité électrique et de conserver un maximum d'emplois locaux.**

Le rétrofit : un potentiel à développer dès aujourd'hui

REV Retrofuture, soutient les préconisations de l'ADEME pour exploiter pleinement le potentiel du rétrofit en France :

- Faciliter les obtentions d'homologation et les phases d'essais (en anticipant la croissance du rétrofit à pile à combustible).
- Simplifier les relations entre rétrofiteurs, équipementiers, installateurs et constructeurs.
- Permettre aux collectivités de comptabiliser les véhicules rétrofités dans les obligations de renouvellement de leurs flottes, notamment pour les bus.
- Favoriser l'intégration de véhicules rétrofités dans les schémas d'autopartage en centres urbains.
- Intégrer les véhicules rétrofités dans les plans des collectivités pour simplifier la mise en œuvre des ZFE-m.
- Cibler les véhicules les plus polluants pour le rétrofit, notamment sur le segment des VUL évoluant en zones urbaines.
- Mobiliser la commande publique pour l'achat de véhicules rétrofités, afin de créer rapidement un effet d'échelle.

"La filière du rétrofit doit bénéficier du soutien économique des pouvoirs publics nationaux et régionaux à l'instar de ce qui peut être fait pour le secteur automobile. Les délais et coûts d'homologation doivent être revus à la baisse pour permettre de lancer l'activité mais aussi donner accès à cette solution au plus grand nombre. Il est également urgent de pouvoir mettre en place un plan 'batteries' ayant pour objectif d'abaisser le prix du kWh et de l'aligner sur celui des constructeurs... ces leviers sont indispensables au déploiement du rétrofit en France.

Plus le nombre de véhicules rétrofité sera importants et plus nous pourrons faire baisser les GES et soulager les villes des émissions et du bruit avec à la clé la perspective de créer des dizaines de milliers d'emplois. " commente **Arnaud Pigounides, Co-président de AIRE et fondateur de REV Retrofuture.**

A propos de REV Retrofuture

La société a été fondée en 2018 par Arnaud Pigounides, diplômé d'économie, ancien directeur d'agences de publicité, et Marc Tison, ingénieur Centrale, ancien cadre dirigeant du groupe PSA et expert en mobilité électrique. Tous deux passionnés de véhicules anciens impliqués dans le développement de la mobilité durable ont créé la marque label RETROFUTURE Electric Vehicles (REV) pour lancer des gammes de voitures rétrofitées destinées aux particuliers et professionnels. Leur but : proposer une transformation 100% électrique ou hydrogène, certifiée, adaptée et homologuée pour offrir une seconde vie à notre parc automobile.

L'impact de REV Retrofuture sur 3 ans est :

- **20 000 véhicules**



- **1000 emplois générés en France**
dont 230 en interne
- **20 millions € d'investissement**
- **400 millions d'€ de Chiffre d'affaires**
- **Plus de 120 000 tonnes de CO2 évitées**

www.rev-mobilities.com www.retrofuture-ev.com

A propos de AIRe

Créée en 2019, l'association nationale AIRe regroupe des acteurs du rétrofit électrique et hydrogène. Les membres de l'association AIRe avec les professionnels de l'automobile, l'UTAC, le CNRV et le Ministère de la transition écologique et solidaire sont à l'origine de la construction d'un cadre réglementaire, technique, administratif et économique permettant aux professionnels de la mobilité de pouvoir rétrofiter dans des conditions de garanties nécessaires en matière de sécurité et de qualité.

<https://association-aire.org/>

¹ <https://presse.ademe.fr/2021/05/transformer-les-vehicules-thermiques-en-vehicules-electriques-quelles-conditions-necessaires-a-un-retrofit-econome-sur-et-benefique-pour-lenvironnement.html>

² <https://www.ecologie.gouv.fr/10-zones-faibles-emissions-en-2021-lutter-contre-pollution-lair>