



N° 2449

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 novembre 2019.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la **promotion par les pouvoirs publics de la conversion électrique des véhicules à motorisation thermique,***

présentée par Mesdames et Messieurs

Patrick HETZEL, Emmanuelle ANTHOINE, Julien AUBERT, Thibault BAZIN, Valérie BAZIN-MALGRAS, Émilie BONNIVARD, Bernard BROCHAND, Fabrice BRUN, Jacques CATTIN, Dino CINIERI, Pierre CORDIER, Josiane CORNELOUP, Olivier DASSAULT, Marianne DUBOIS, Pierre-Henri DUMONT, Laurent FURST, Annie GENEVAR, Michel HERBILLON, Mansour KAMARDINE, Valérie LACROUTE, Sébastien LECLERC, David LORION, Olivier MARLEIX, Jean-Louis MASSON, Bernard PERRUT, Bérengère POLETTI, Alain RAMADIER, Robin REDA, Frédéric REISS, Raphaël SCHELLENBERGER, Jean-Marie SERMIER, Éric STRAUMANN, Michèle TABAROT, Jean-Louis THIÉRIOT, Laurence TRASTOUR-ISNART, Arnaud VIALA, Michel VIALAY, Éric WOERTH,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Plus écologique encore que la destruction des anciennes voitures polluantes en parfait état de marche et la création de nouvelles voitures électriques, la conversion électrique des vieilles voitures à moteur thermique est techniquement possible et devrait donc être promue les pouvoirs publics.

Le rétrofit ou conversion électrique

Le « rétrofit » électrique consiste à transformer en voiture électrique une vieille voiture thermique. Le moteur thermique polluant - essence ou diesel - est remplacé par une motorisation totalement électrique. Bien que cette conversion puisse être réalisée sur tout type de véhicule, elle concerne surtout les véhicules anciens les plus polluants et est inutile pour les véhicules récents.

Cette technique en provenance des  tats-Unis se développe largement dans les pays anglo-saxons et commence à se développer en Allemagne, aux Pays-Bas ou en Italie. La conversion électrique touche surtout les voitures mais peut aussi concerner les camions ou les bateaux. En France, une trentaine de voitures converties à l'électrique circulent mais, n'ayant pas été homologuées, elles sont considérées comme des prototypes.

La nécessité de la conversion électrique

Cette opération est particulièrement utile depuis l'entrée en vigueur dans plusieurs grandes agglomérations de la vignette Crit'air.

Les certificats de qualité de l'air ont pour but de favoriser les véhicules les moins polluants.

Il existe six classes de certificats de qualité de l'air qui classent les véhicules selon ses émissions de polluants atmosphériques et indiquent donc sa classe environnementale. Les véhicules les plus polluants sont non classés et n'ont donc pas droit au certificat qualité de l'air. Or la plupart des vieilles voitures thermiques ne répondent pas aux exigences de ce certificat et ne sont donc pas classés.

Pourtant, le certificat qualité de l'air est indispensable pour circuler dans les zones de circulation restreinte instaurées par certaines collectivités ou pour circuler pendant les pics de pollution mais également pour

bénéficiaire de modalités de stationnement et de conditions de circulation privilégiées.

La conversion électrique de ces vieilles voitures thermiques polluantes est donc indispensable à leur maintien en circulation. Ces véhicules bénéficient donc d'une seconde vie. Leetrofit contribue donc à éviter la destruction des voitures polluantes en parfait état de marche et la création de nouvelles voitures électriques. Cette double opération constitue en effet un énorme gâchis écologique. De plus, la conversion électrique contribue à la transformation du parc automobile français face au défi climatique et permet ainsi une réduction de la consommation de carburant.

Cette activité présente également un important avantage économique. On estime à 65 000 le nombre de véhicules susceptibles d'être transformés dans les cinq ans. Cette activité engendrerait un chiffre d'affaire d'1 milliard d'euros et la création de 5 500 emplois. D'autres acteurs estiment que 360 000 véhicules peuvent être convertis, ce qui représenterait un chiffre d'affaire de 5 milliards d'euros et 40 000 emplois.

Des obstacles majeurs rendant difficile sa mise en oeuvre

Cependant, cette opération se heurte à deux obstacles administratifs majeurs.

Le premier obstacle est l'autorisation du constructeur. Cette autorisation est nécessaire pour pouvoir modifier le moteur. Cependant, l'accord du constructeur est quasiment impossible à obtenir pour ces petits acteurs économiques. Les demandes d'accord restent alors sans réponse.

De plus, même si l'autorisation du constructeur était obtenue, le développement de la conversion électrique des vieilles voitures se heurterait à un second obstacle : l'homologation. En effet pour que la voiture modifiée soit à nouveau homologuée, l'intégralité des tests doivent être refaits. Or seul le moteur a été modifié. Le fait de devoir refaire l'intégralité des tests est donc particulièrement lourd et inutile.

La conversion électrique de ces anciens véhicules ne peut donc se faire qu'au terme d'une procédure complexe et coûteuse empêchant ainsi le développement d'une véritable filière du retrofit. Les coûts de l'opération de conversion à l'électrique des vieilles voitures reste donc particulièrement élevés : 20 000 € par une Fiat 500 par exemple. La levée de ces obstacles permettrait l'industrialisation et la standardisation du processus et donc une division par deux des coûts.

Un début de réaction des pouvoirs publics

Se saisissant de ce problème, le Sénat avait adopté un amendement en ce sens lors de la première lecture du projet de loi Orientation des mobilités. Cet amendement créait un article 28 *ter* A prévoyant, dans le code de l'environnement, que les activités de transformation des véhicules à traction thermique en véhicules à traction totalement ou partiellement électrique seraient dispensées de l'accord des constructeurs lorsqu'elles répondent à des conditions fixées par décret en Conseil d'État. Ce nouvel article a cependant été supprimé par la commission du développement durable de l'Assemblée Nationale. En effet, l'amendement n° CD2889 du rapporteur supprime le nouvel article 28 *ter* A. Dans l'exposé des motifs, l'auteur de l'amendement affirme « *qu'un travail est en cours entre les associations promouvant le rétrofit et le ministère des transports, afin de lever l'obligation d'accord du constructeur.* » Lors de l'examen en séance au Sénat, Mme Borne, ministre des transports, expliquait qu'il ne fallait pas supprimer purement et simplement l'accord, mais viser à mettre en place une procédure administrative facilitée et encadrée autorisant la modification des véhicules à motorisation thermique en véhicules à traction électrique tout en garantissant un niveau de sécurité adéquat. Un arrêté serait donc en cours d'élaboration par les services du ministère et devrait aboutir « avant la fin de l'année ».

Cependant, le contenu de cet arrêté n'est pas encore bien défini : s'agit-il de supprimer la nécessité de l'autorisation du constructeur ou de l'aménager ? De plus, rien ne semble prévu pour alléger la procédure d'homologation des nombreux tests concernant des éléments qui n'ont pas été modifiés. Enfin, aucune subvention publique n'est prévue pour faciliter la conversion électrique. Pourtant, l'entrée dans le cadre du bonus écologique de la conversion électrique permettrait d'obtenir une aide étatique identique à celle obtenue par les constructeurs.

Pour ces raisons nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adapter la proposition de résolution suivante.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Considérant la nécessité d'adapter le parc automobile français face au défi climatique afin de le rendre moins polluant et plus écologique ;
- ⑤ Considérant les multiples difficultés administratives et économiques empêchant le développement d'une véritable filière de la conversion électrique des véhicules ;
- ⑥ Considérant en particulier les difficultés liées à l'autorisation par le constructeur de l'opération de transformation du moteur d'un véhicule ;
- ⑦ 1. Invite le Gouvernement à faire de la transition électrique du parc automobile français une priorité nationale et à accentuer ses efforts dans la conversion électrique des anciens véhicules à moteur thermique.
- ⑧ 2. Souhaite à cette fin que l'opération de conversion des anciens véhicules à moteur thermique soit intégrée dans le dispositif du bonus écologique réservé aux voitures à batteries.
- ⑨ 3. Invite le Gouvernement à modifier l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules automobiles afin de supprimer la nécessité de l'approbation écrite du constructeur nécessaire avant toute modification du moteur d'une voiture.
- ⑩ 4. Invite le Gouvernement à limiter les tests nécessaires à l'homologation d'un véhicule modifié aux seuls éléments modifiés.

