

## Retrofit : le cadre légal entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2023

L'arrêté royal qui fixe les règles relatives au retrofit – la transformation d'un véhicule thermique en électrique – est prêt. Il entrera en vigueur dès ce 1<sup>er</sup> juin 2023. Voici ce qu'il contient.

Ça fait longtemps que la **Belgique tergiverse** sur le cadre à fixer pour ce qui concerne le **retrofit**, c'est-à-dire la transformation d'une voiture thermique en électrique en remplaçant son groupe motopropulseur d'origine par une batterie et un moteur électrique. La Belgique est clairement à la traîne, car d'autres grands pays ont déjà légiféré sur cette matière depuis longtemps, ce qui a permis de créer une **filière** et des **emplois**.

En l'absence de **cadre légal**, les transformations étaient possibles, mais elles relevaient du **parcours du combattant**, ce qui faisait automatiquement exploser le coût puisqu'il fallait aller faire homologuer le véhicule transformé **à l'étranger** puis le réimporter.

### Un audit pour un COP

Désormais, l'homologation de la voiture « retrofitée » pourra se faire en Belgique. Pour ce faire, le transformateur devra se faire agréer au préalable en **obtenant un COP** ou une « **conformité de production** » par un service technique spécifique, type Vinçotte.

Selon les informations récoltées par **L'Écho**, il devrait en coûter **entre 1.500 et 2.000 euros** aux entreprises intéressées. Concrètement, **500 entreprises** sont susceptibles d'adopter ce modèle, car elles disposent déjà d'un COP pour la transformation et l'aménagement de véhicules utilitaires notamment (ambulances, etc.). Chose intéressante : une entreprise non agréée pourra aussi effectuer une transformation reconnue à condition qu'elle passe par un organisme disposant d'un COP capable d'effectuer les tests.



### Quels engins ?

De quels **tests** parle-t-on ? Il s'agit de tous les tests visant à démontrer que la voiture fonctionne parfaitement et qu'elle est sûre. Toutefois, certains tests considérés comme plus **critiques** comme le **freinage**, la **sécurité électrique** ou relative au limiteur de vitesse devront être réalisés par des **organismes certifiés**, rapporte encore L'Écho.

Selon l'arrêté royal, **tous les engins motorisés peuvent être transformés**, sauf les machines agricoles. Ce qui signifie donc que les camions, les utilitaires et les deux roues peuvent aussi l'être. Pas question toutefois de faire n'importe quoi, notamment pour la puissance qui devra obligatoirement osciller entre **65 et 100% de la puissance** (thermique) **initiale**. Seuls les moteurs d'origine **de moins de 60 kW** pourront voir la puissance de leur machinerie électrique gonflée de **+20% maximum**.

Parmi les autres contraintes techniques à respecter, il faudra que les réservoirs restent inutilisables, que les **dimensions** du véhicule soient inchangées et que la **masse** (forcément accrue) du véhicule n'excède pas les **+10% par essieu**.

### Un cadre plus tolérant

Du côté du cabinet du ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet (Ecolo), on est satisfait de cette mise en place qui entrera en vigueur le **1<sup>er</sup> juin prochain**. Car le cadre légal belge serait plus tolérant que le français, ce qui pourrait permettre le développement d'une vraie filière. En France, chaque kit de transformation doit être homologué, puis chaque véhicule transformé, ce qui double les démarches. Ce ne sera pas le cas en Belgique où, par ailleurs, **tous les véhicules pourront être transformés** indépendamment de leur kilométrage ou de leur âge.

La Belgique aux avant-postes ? Pas encore. Car il faut maintenant que chacune des **Régions** adopte sa propre **réglementation en matière d'homologation**. Espérons que cela ne génère pas (à nouveau) un grand écart dans les pratiques...

Source : [David Leclercq](#) | - article publié le 20 mai 2023 [sur le site GOCAR.be](#)