
PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

10 FÉVRIER 2021

PROPOSITION DE DÉCRET

**encadrant la conversion de véhicules à moteur thermique en véhicules à moteur alimenté
par un carburant de substitution de nature électrique ou hydrogène**

déposée par

MM. Matagne, Antoine, Desquesnes, Mme Schyns et M. Collin

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à encadrer la conversion de véhicules à moteur diesel et à essence en véhicules à moteur alimenté par un carburant de substitution de nature électrique ou hydrogène par l'intégration d'un article 1^{er}bis dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

DÉVELOPPEMENT

Le véhicule individuel reste le moyen de transport le plus utilisé par les Wallons. Selon une étude de la société Acerta, neuf wallons sur dix vont travailler en voiture ⁽¹⁾. La vision FAST adoptée par le précédent Gouvernement wallon et prolongée par l'actuel prévoit une diminution de la part modale de la voiture dans les moyens de transport pour atteindre 60% dès 2030. Ce taux reste important et signifie qu'un nombre important de trajets restera, dans le futur, dépendant de l'usage d'un véhicule particulier.

C'est dans cette optique que des initiatives naissent avec pour objectif de transformer les véhicules à moteur diesel et à essence en véhicules à motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible. Cette technique est dénommée « rétrofit ».

Le rétrofit laisse entrevoir des possibilités d'amélioration possible de la qualité de l'air dans les villes, d'une part, mais aussi le développement de filières économiques de niches, d'autre part. Ces filières nouvelles, les garagistes indépendants en ont aussi besoin puisque leur activité est mise sous pression par l'évolution naturelle du marché de l'automobile. Il s'agit aussi de nouvelles opportunités d'entrepreneuriat.

Quant à l'impact sur l'environnement, un véhicule « rétrofité » émet évidemment moins d'émissions polluantes en comparaison des moteurs diesel et des moteurs à essence. Aussi, le remplacement du groupe motopropulseur thermique par une nouvelle unité (généralement électrique) prolonge la durée de vie des autres organes du véhicule. Ceci est non négligeable dans le cycle de vie d'un véhicule sachant que sa production représente la moitié des rejets de CO₂ tout au long de son cycle de vie.

Selon la société française *Transition One*, le marché du rétrofit concerne pour l'heure les voitures de petite taille de type citadine ou polyvalente, parcourant peu de kilomètres ⁽²⁾. A ce sujet, selon une étude de la société *SD Work*, deux tiers des Belges parcourent moins de 40 kilomètres par jour ⁽³⁾. Ce qui signifie que les véhicules électriques à batterie, à l'autonomie limitée bien qu'elle soit en constante évolution, suffisent déjà à assurer les besoins de mobilité quotidien d'une majorité des Belges.

Le rétrofit n'est pas interdit en Wallonie. Il est soumis aux seules règles définies dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments

ainsi que les accessoires de sécurité. Des kits de conversion peuvent en principe être homologués.

Ceci se déroule cependant nécessairement avec l'accord du constructeur originel du véhicule. L'arrêté du 15 mars 1968 précité ne vise pas non plus le procédé spécifique du rétrofit. Le rétrofit consiste en une transformation du véhicule et en conséquence le contrôle du processus d'installation du système de conversion n'est pas non plus spécifiquement envisagé par l'arrêté du 15 mars 1968 précité.

Pour ces raisons, les auteurs de la présente proposition de décret suggèrent de modifier la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

L'objectif est d'apporter un cadre légal minimal clair que le Gouvernement wallon mettra en oeuvre. Ceci permettra le développement du rétrofit en Wallonie et, en conséquence, pourrait avoir des conséquences bénéfiques sur la qualité de l'air, la réduction des rejets de CO₂ et le développement de nouveaux marchés.

Cet objectif est d'ailleurs partagé par les auteurs du rapport final des travaux de la *Task force* Environnement. Ce rapport a été déposé en janvier 2021 dans le cadre du Plan « Get up Wallonia ! ».

Le développement d'une telle filière est aussi encouragé par l'association Inter-Environnement Wallonie ⁽⁴⁾.

Le Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité a lui aussi soutenu le rétrofit plusieurs fois en Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité, disant notamment ceci, le 30 novembre 2020 : « Même si le marché du rétrofit semble réduit, j'y vois un moyen pour accélérer la transition vers la mobilité électrique. Cela permettra d'accroître l'utilisation des bornes de rechargement électrique que nous souhaitons voir se déployer progressivement sur le territoire. L'électrique envisage une conduite plus souple, moins agressive, ce qui aurait également un impact positif sur la sécurité routière et la convivialité en ville ».

Les auteurs de la présente proposition de décret estiment que le cadre légal doit être adapté pour permettre le développement de cette pratique, le Gouvernement devant veiller au respect des prescrits importants en matière de sécurité routière.

1. L'Avenir, « La voiture reste le moyen de transport le plus populaire pour se rendre au travail », in <https://www.lavenir.net>, 13 mars 2020.

2. L'usine nouvelle, « Dès février, vous pourrez convertir votre véhicule thermique en électrique grâce au rétrofit », in <https://www.usinenouvelle.com>, 3 janvier 2020.

3. SD Work, « Un Belge sur sept consacre plus de deux heures par jour à ses trajets domicile - lieu de travail », in <https://www.sdworx.be>, 17 septembre 2018.

4. Inter-Environnement Wallonie, « Une filière automobile durable en Wallonie ? », in <https://www.iew.be>, 13 octobre 2020.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article est proposé en vertu de l'article 6, §1^{er}, alinéa1^{er}, XII, 4^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Cet article dispose que « le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région » relève de la compétence des Régions.

Selon Madame Sophie Weerts (S. Weerts, « Sécurité routière », in *Dictionnaire de la sixième réforme de l'Etat*, eds. M. Uyttendaele et M. Verdussen, Larcier, Bruxelles, p.759), cette compétence des Régions doit être interprétée de cette manière : « [l]a dimension de contrôle conférée aux régions ne semble pas se limiter à une simple compétence d'exécution. Une dimension d'organisation du contrôle paraît pouvoir être dégagée de cette attribution, pour autant qu'elle respecte les prescriptions européennes ».

Il faut rappeler à ce sujet que l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (ci-après « l'arrêté du 15 mars 1968 ») organise la procédure d'homologation des véhicules. Cette procédure est appelée la « réception ». L'arrêté du 15 mars 1968 définit celle-ci comme « l'acte par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables. ».

C'est dans ce cadre que les auteurs de la présente proposition de décret suggèrent d'insérer un article 1^{er}bis au sein de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

L'article proposé a pour vocation de donner un cadre légal encourageant le développement de l'activité visant à installer des systèmes de conversion dont l'objet est de transformer un véhicule roulant avec une motorisation diesel ou à essence en un véhicule roulant exclusivement avec un carburant de substitution dont la nature est électrique ou hydrogène.

La notion de carburant de substitution est déjà employée dans l'arrêté royal du 15 mars 1968. C'est l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mai 2018 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sé-

curité qui a intégré cette notion dans l'arrêté du 15 mars 1968 et qui définit en son article 2 les carburants de substitution comme :

« les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports ; ils comprennent :

- a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques;
- b) l'hydrogène;
- c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse et sous forme liquéfiée;
- d) le gaz de pétrole liquéfié;
- e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle ».

Actuellement, comme a pu l'indiquer la Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière en séance de la Commission de la fonction publique, du tourisme et du patrimoine le 9 mars 2020 : « des kits de transformation peuvent être homologués en collaboration avec le constructeur du véhicule de base ». L'accord du constructeur est en effet une obligation imposée dans le cadre d'une transformation d'un véhicule. L'article 8, §5, alinéa 3, de l'arrêté du 15 mars 1968 dispose ainsi que : « Si la transformation est effectuée par une personne autre que le constructeur ou son mandataire, la demande n'est prise en considération que moyennant l'accord de ce constructeur ou de son mandataire ». La réception d'un type de système de conversion est donc possible sous cette condition.

Les auteurs de la présente proposition de décret suggèrent que dans le cadre d'une telle conversion d'une motorisation diesel ou à essence vers une motorisation à carburants alternatifs électrique ou hydrogène, l'accord du constructeur de base du véhicule ne soit plus nécessaire. Ce dernier point est néanmoins soumis à deux balises strictes : d'une part, cela ne concerne que les véhicules de catégories M1 et N1, d'autre part, le Gouvernement arrête au préalable les conditions permettant l'application réelle de l'installation d'un système de conversion.

En ce qui concerne la première condition, les auteurs rappellent que l'arrêté du 15 mars 1968 définit les différentes catégories. Les véhicules de catégorie M1 sont des véhicules utilisés pour le transport régulier de passagers et les véhicules de catégorie N1 sont des véhicules conçus et construits pour le transport de marchan-

disés ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes. Sont donc visés les véhicules à destination des particuliers ainsi que les camionnettes.

La seconde condition vise à permettre une négociation préalable entre le constructeur du système de conversion, le constructeur du véhicule de base et le Gouvernement. En effet, avant d'arrêter quelconques modalités, le Gouvernement devra, dans une logique de bonne administration et de sécurité routière, prendre les contacts adéquats avec les acteurs concernés. Ce n'est qu'après avoir recueilli les avis des uns et des autres que le Gouvernement sera pleinement en mesure de définir les modalités techniques nécessaires et suffisantes en vue d'autoriser le rétrofit. Ces modalités peuvent par exemple limiter la conversion à certains véhicules uniquement, fixer des répartitions de masses à atteindre obligatoirement, etc.

Cette procédure est largement inspirée de l'arrêté français du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.

Le second paragraphe traite de l'installation du système de conversion.

A cet égard, il est nécessaire de distinguer les différents acteurs impliqués : concrètement, l'installateur est le garagiste ou l'expert en charge de l'installation du système de conversion, le constructeur du système de conversion est la personne physique ou morale disposant de la propriété intellectuelle sur le kit de conversion et le constructeur du véhicule de base est le constructeur du véhicule non-modifié.

Un constructeur de système de conversion peut potentiellement être installateur, mais l'inverse n'est pas nécessairement vrai.

Étant donné l'impact sur la sécurité routière, il est proposé de ne pouvoir faire installer lesdits systèmes que par des installateurs agréés. Il s'agit principalement de garagistes et il reviendra au Gouvernement de définir les modalités de l'agrément. Il s'agit d'une mo-

dalité du contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière.

A l'instar de ce que prévoit l'arrêté français du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible, qui n'avait fait l'objet d'aucune remarque de la Commission européenne, les modalités d'agrément des installateurs que le Gouvernement fixera pourraient varier selon le type de véhicule.

Aussi, le Gouvernement peut, s'il l'estime opportun, déléguer au constructeur du système de conversion sa capacité d'agréer les installateurs. Ceci permet de développer plus rapidement l'activité et de responsabiliser le constructeur.

Les auteurs de la présente proposition de décret rappellent enfin que l'arrêté du 15 mars 1968 prévoit déjà en son article 6, §3, que « Le constructeur qui modifie un véhicule, des composants ou des systèmes déjà réceptionnés est responsable de la réception et de la conformité de la production de ce ou ces véhicules, composants et systèmes ». Il n'est donc pas nécessaire d'introduire cette norme directement dans la loi modifiée.

Article 2

Cette mesure à vocation incitative a pour objet de supprimer la fiscalité sur les véhicules rétrofités.

En effet, la Déclaration de politique régionale 2019-2024 annonce une réforme de la fiscalité automobile. Cette réforme entend favoriser l'usage de véhicules émettant peu ou pas de CO₂ à l'usage.

Il est indispensable qu'un véhicule converti puisse être considéré comme un véhicule n'émettant pas de CO₂.

Ceci permet anticipativement à la réforme annoncée de prévoir l'inclusion de ces véhicules convertis dans la catégorie des véhicules n'émettant pas de CO₂.

PROPOSITION DE DÉCRET

encadrant la conversion de véhicules à moteur thermique en véhicules à moteur alimenté par un carburant de substitution de nature électrique ou hydrogène

Article 1^{er}

Dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, il est inséré un article 1^{er bis} rédigé comme suit :

« Art. 1^{er bis}. §1^{er}. Dans le cadre d'une procédure de réception ayant pour objet la transformation d'un véhicule à moteur diesel ou à essence en un véhicule à moteur alimenté totalement par un carburant de substitution de nature électrique ou hydrogène, l'accord du constructeur du véhicule n'est pas requis.

L'alinéa 1^{er} ne s'applique qu'aux véhicules appartenant aux catégories M1 et N1 visées par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement arrête les modalités d'exécution de l'alinéa 1^{er}.

§2. La transformation d'un véhicule par la mise en place du système de conversion visé au paragraphe 1^{er} ne peut être effectuée que par un installateur agréé par le Gouvernement.

Le Gouvernement arrête les modalités de l'agrément visé à l'alinéa 1^{er}.

Le Gouvernement peut déléguer, dans les conditions qu'il détermine, sa capacité d'agrément au constructeur du système de conversion visé au paragraphe 1^{er}. Le cas échéant, le Gouvernement notifie les agréments octroyés au constructeur du système de conversion. ».

Art. 2

Pour l'application de l'article 9 et des articles 97bis à 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, les émissions de CO₂ du véhicule concerné par l'article 1^{er bis} de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont présumées être le résultat de l'application de la formule suivante :

$$\text{Émissions de CO}_2 = 0$$

J. MATAGNE

A. ANTOINE

F. DESQUESNES

M.-M. SCHYNS

R. COLLIN