



Voitures électriques : les garagistes réclament le droit de remplacer la batterie

La durée de vie utile d'une voiture électrique pourrait être doublée, s'il était possible de remplacer sa batterie périmée par une plus performante. Le gouvernement ouvre la porte à une révision de la réglementation qui fait obstacle à ce genre de mise à jour.

Ce lundi matin, les constructeurs d'automobiles et leurs partenaires sous-traitants ont signé avec l'État un accord qui les engage pour les cinq années à venir. Parmi les nombreuses dispositions de ce « contrat stratégique de la filière automobile 2024-2027 », il en est une qui devrait ravir Alexis Marcadet, directeur de Revolte (sans accent). Ce jeune entrepreneur s'est donné pour mission de « faire durer 100 ans les voitures électriques », en concevant les méthodes pour réparer leurs composants. Une tâche rendue malaisée par divers verrous d'ordre électronique et juridique, qui démontrent que les constructeurs ne se préoccupent pas suffisamment de la réparabilité de leurs autos.

La part des voitures électriques dans le parc occasion est encore faible : elle devrait passer de 2 % aujourd'hui à 6 % en 2025. Selon Guillaume Cazenave, directeur marketing France chez Opteven « environ trois quarts du million de véhicules électriques sont âgés de moins de 4 ans et sortent tout juste de la période de garantie constructeur (pour la garantie batterie, ce sera après 8 ans). »

Les voitures électriques, elles aussi, tombent en panne

Sur ces véhicules récents, les pannes répertoriées par Opteven concernent, dans l'ordre de fréquence, le chargeur de batterie à haut voltage ; le moteur de trappe de prise haute tension ; les faisceaux de câbles haut voltage. « Le coût moyen de réparation tourne aux alentours de 1 000 euros », révèle Albert Etienne, directeur général de Opteven France.

Les véhicules en panne qui se présentent chez Revolte sont deux fois plus âgés (7 à 10 ans). La majorité ? Des Renault ZOE (un modèle produit durant 12 ans, de 2012 à 2024), des Tesla Model S de première génération, et quelques Peugeot iOn et Citroën C-Zero. Par définition, ces véhicules rencontrent des pannes plus importantes avec des devis plus conséquents : chargeur de batterie avec des devis généralement entre 4 000 et 7 000 euros ; moteur entre 5 000 et 10 000 euros ; batterie entre 10 000 et 30 000 euros. Des sommes qui dépassent bien souvent la valeur du véhicule.

« Leurs propriétaires consultent Revolte en ultime recours, après avoir essuyé des devis disproportionnés rédigés par des concessionnaires formés à remplacer les éléments défectueux par des pièces neuves, sans chercher à réparer », déplore Alexis Marcadet. L'entreprise qu'il a cofondée en 2022 vise précisément à rassembler le savoir-faire nécessaire au diagnostic de la panne, au démontage des éléments et à leur reconditionnement. « Et comme les constructeurs sont à la traîne, bien souvent, c'est Revolte qui définit les méthodes. » Elles sont ensuite enseignées à tout réparateur qui en fait la demande.

Remplacer une batterie ne devrait pas faire perdre le titre d'homologation du véhicule

Souvent, remplacer quelques cellules parmi les centaines que contient une batterie suffit à lui rendre toute sa vigueur. Lorsque ce n'est pas possible, l'échange pur et simple par du neuf ou de l'occasion est envisageable. « C'est aussi le moyen de prolonger la vie d'une voiture électrique vieille de dix ans, en lui greffant une batterie plus moderne et plus performante », défend Alexis Marcadet.



Malheureusement en France, une telle mise à jour équivaut à une modification des caractéristiques d'origine du véhicule, une pratique formellement interdite. Voilà pourquoi l'entreprise Revolte s'est rangée aux côtés des associations d'usagers de la voiture électrique comme la FFAUVE ou le E-France Café, pour sensibiliser nos députés et exiger la levée de ces obstacles d'ordre réglementaire. Très influente auprès des cabinets ministériels, l'association Halte à l'Obsolescence Programmée (HOP) lançait en avril dernier une pétition « pour en finir avec les voitures jetables ».

Dans son rapport, l'association souligne que l'industrie automobile s'attache davantage que d'autres à la bonne réparabilité de ses produits. Elle s'émeut toutefois de voir que ces efforts pourraient être réduits à néant par le choix de batteries dont les cellules ne peuvent être dissociées et remplacées à volonté. Ou par le montage de composants protégés par des verrous électroniques. Ainsi que le dénonce Raynald Thevenet, directeur général du mandataire AutoJM, le risque est « qu'en cas de collision, remplacer la batterie coûte plus cher que de mettre la voiture à la casse ».

Les constructeurs doivent améliorer la réparabilité de la batterie

Le contrat stratégique de la filière automobile 2024-2027 conclu ce matin pourrait contribuer à lever les obstacles à l'échange de batterie. Les constructeurs et les équipementiers signataires s'engagent en effet « à développer l'éco-conception des véhicules, de leurs pièces et composants », en travaillant notamment à améliorer « la durabilité des pièces (électronique, batteries), leur allègement, réparabilité et recyclabilité ».

Certains constructeurs n'ont pas attendu d'être sollicités par les associations de défense des consommateurs pour comprendre qu'il en va de leur intérêt de favoriser la réparation. C'est tout un pan nouveau d'activité qui s'offre à eux. « Avec des pièces reconditionnées vendues jusqu'à 30 % sous le prix du neuf, nous pouvons donner une deuxième, voire une troisième vie à une voiture électrique », explique Cléa Martinet, Directrice du développement durable du Groupe Renault. Par l'intermédiaire de son entité « The Future is Neutral » créée en 2022, le Groupe Renault compte reconditionner dans son usine de Flins (78) près de 3 000 composants issus de véhicules électriques (moteurs, batteries, électronique).

De son côté, le Groupe Volkswagen certifie que sur ses voitures électriques de dernière génération, « la batterie est entièrement démontable et chaque élément la composant peut être remplacé ». Rien qu'en France, une cinquantaine de centres de réparation spécialisés ont ouvert leurs portes à ce jour.

