

<b>REVUE DE PRESSE - AVRIL 2019</b>
-------------------------------------

8 articles, 1 reportage et 2 radios :

- **Presse Nationale**

- **Le Figaro** - 2 avril 2019 - *Le retour en fanfare du Superéthanol*  
<http://www.lefigaro.fr/automobile/le-retour-en-fanfare-du-superethanol-20190402>

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **La Commère 43** - 2 avril 2019 - *Rouler au bioéthanol en Haute-Loire, est-ce intéressant ?*  
<https://www.lacommere43.fr/actualites/item/22197-rouler-au-bioethanol-en-haute-loire-est-ce-interessant.html>
- **La Montagne** - 15 avril 2019 - *Un garagiste montluçonnais se lance dans le décalaminage et l'installation de kits de conversion éthanol*  
[https://www.lamontagne.fr/montlucon-03100/economie/un-garagiste-montlucon-nais-se-lance-dans-le-decalaminage-et-l-installation-de-kits-de-conversion-ethanol\\_13539599/](https://www.lamontagne.fr/montlucon-03100/economie/un-garagiste-montlucon-nais-se-lance-dans-le-decalaminage-et-l-installation-de-kits-de-conversion-ethanol_13539599/)
- **Le Progrès (Lyon)** - 22 avril 2019 - *Contrôle technique plus strict mais pas de panique*  
<https://www.leprogres.fr/rhone-69-edition-lyon-metropole/2019/04/22/controle-technique-plus-strict-mais-pas-de-panique>
- **Le Progrès.fr (Loire)** - 26 avril 2019 - *Contrôle technique : les contre-visites ont augmenté de 2,90% dans le département*  
<https://www.leprogres.fr/loire-42/2019/04/26/controle-technique-les-contre-visites-ont-augmente-de-2-90-dans-le-departement>

- **Presse Spécialisée Auto**

- **Zepros** - avril 2019 - *Focus - Conversion bioéthanol : le business décolle*  
[https://zepros.fr/wp-content/uploads/2019/04/PDF-AZP66\\_WEB-sans-surcouv.pdf](https://zepros.fr/wp-content/uploads/2019/04/PDF-AZP66_WEB-sans-surcouv.pdf)  
Cf annexe
- **100% News Taxis** - 1er avril 2019 - *Et pourquoi pas le bioéthanol ?*  
<https://100pour100news.com/2019/04/01/et-pourquoi-pas-le-bioethanol/>  
Cf annexe

- **Presse Spécialisée Société**

- **Dossier Familial** - 25 mars 2019 - *Le E85, deux fois moins cher que l'essence*  
Cf annexe



- **Autre**

- **Atout Geek - 19 mars 2019 - Reportage boîtiers de conversion**

Partie 1 - <https://youtu.be/0HMPwaeLMX8>

Partie 2 - <https://youtu.be/eG1-3u7Ckk4>

- **Radio**

- **RMC Le Week End des Experts Votre Auto - 10 mars 2019**

[https://podcast.rmc.fr/channel50/20190310\\_auto\\_0.mp3?listeningSessionID=5c8a66d87a21139f\\_1559374\\_xeXvp3le\\_\\_0000000fMGm](https://podcast.rmc.fr/channel50/20190310_auto_0.mp3?listeningSessionID=5c8a66d87a21139f_1559374_xeXvp3le__0000000fMGm) (minute 7,25)

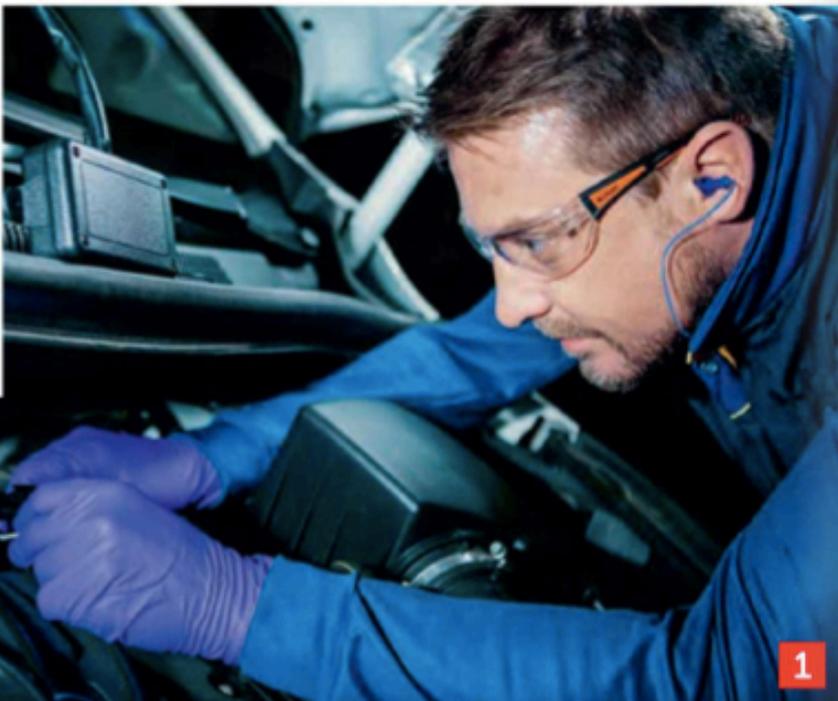
- **Sud Radio Ça Roule - 6 avril 2019 - Interview sur les boîtiers**

[https://soundcloud.com/user-75025717/ca-roule-06042019-110226?fbclid=IwAR0m8HSUiXUDS7r6ZqA0VHkQcVcjMnFwj3LJUmsPwBi5DXWJOB\\_ynJiZVj0](https://soundcloud.com/user-75025717/ca-roule-06042019-110226?fbclid=IwAR0m8HSUiXUDS7r6ZqA0VHkQcVcjMnFwj3LJUmsPwBi5DXWJOB_ynJiZVj0)

1 Près de 1500 installateurs de boîtiers de conversion au bioéthanol étaient officiellement annoncés en début d'année. Ces professionnels de l'auto, en dehors de leur savoir-faire technique renforcé par les formations obligatoires sur cette technologie, devront aussi assurer le rôle de conseil auprès des consommateurs attirés par la conversion.

2 Les fabricants commencent à signer des accords avec des enseignes voulant intégrer cette nouvelle prestation. Mais à eux de former les techniciens. Que ce soit FlexFuel ou Biomotors, les deux leaders, ils organisent chacun deux sessions de formation par semaine.

3 L'arrêté prévoit que la garantie constructeur est préservée sur les véhicules convertis E85 hormis sur la partie mécanique du moteur. Le fabricant assume la responsabilité d'une détérioration des moteurs et systèmes de post-traitement dus à l'installation du dispositif. Le réparateur assume pour sa part toute installation non faite dans les règles.



1

# FOCUS CONVERSION BIOÉTHANOL

## Le business d'

Un an après la publication d'un arrêté encadrant la pratique, la conversion au bioéthanol prend ses marques, avec des installateurs formés tous les jours, des prestations qui deviennent porteuses et des politiques converties... Une spécialité de niche à cultiver.

« **A**vec l'homologation des boîtiers de conversion E85, le superéthanol E85 a pu décoller et s'installer dans le quotidien des Français, s'enthousiasme Sylvain Demoures, secrétaire général du SNPAA (Syndicat national des producteurs d'alcool agricole). Et de fait, la publication en novembre 2017 de l'arrêté encadrant les conditions d'homologation et d'installation des dispositifs de conversion des véhicules

essence au superéthanol E85 a été le top départ pour ce marché.

**Homologation nécessaire**  
Si dès 2008 FlexFuel Energy Development lance sa technologie et que Biomotors se lance en 2011, la conversion reste confidentielle faute d'un encadrement. Mais les industriels se sont battus pour ancrer solidement leur prestation. Il y avait urgence car certains pensaient pouvoir carburer au super fortement dosé en bioéthanol sans modification sur le véhicule ! Une erreur fatale pour certaines motorisations.

Avec l'arrêté, les règles sont dorénavant claires est drastiques. Tout d'abord, le boîtier de conversion est obligatoire. Il doit être homologué par l'UTAC pour chaque application. Actuellement, seuls Biomotors, FlexFuel Energy Development et ARM Engineering ont obtenu au moins une homologation de leur kit de conversion parmi les huit catégories à couvrir.

**Fin le bricolage !**

Les conversions doivent être réalisées par des garagistes habilités par le fabricant. Plus de 2 000 installateurs formés devaient être opérationnels d'ici début 2020. Reste un frein à lever : le maintien de la garantie constructeur sur les véhicules modifiés ! Car certains constructeurs font encore de la résistance alors même que l'arrêté précise qu'ils doivent

maintenir leur garantie, hormis sur la partie mécanique du moteur sur laquelle le boîtier est en contact (réservoir, pompe à essence, injecteurs...). Dans ce cas, le fabricant assume la garantie, à charge pour l'installateur d'avoir respecté le cahier des charges. Dans le cas contraire, sa responsabilité peut être mise en cause. ●

**Les promesses d'une conversion**

- Économie du poste carburant de l'ordre de 40% par rapport au super classique avec un carburant E85 à 0,70 €/l en moyenne.
- Réduction de 75% des émissions carbone.
- Carte grise gratuite dans quasiment toutes les régions.
- Pour les entreprises, la TVA est récupérable à 80%.

**Véhicules homologables**

Les véhicules pouvant être homologués avec un kit éthanol sont : les essence compatibles SP95-E10 à injection directe ou indirecte, les hybrides essence, les GPL et GNV. Ceux en conformité avec les normes Euro 3 à Euro 6 avec une puissance fiscale inférieure ou égale à 14CV. Les véhicules ne doivent pas être équipés de piège à particules.





**FOCUS INTERVIEW - FRÉDÉRIC NIHOUS, CONSEILLER RÉGIONAL DES HAUTS-DE-FRANCE**

## « Nous accompagnons les citoyens vers la transition écologique »

**Zepros :** Dans un contexte d'auto-bashing, pourquoi soutenir l'usage automobile ?

**Frédéric Nihaus :** Il faut arrêter avec cela. Car nos concitoyens ont besoin d'utiliser leur véhicule faute d'offres de transport alternatives qui le remplace. De plus, nous n'oublions pas que les Hauts-de-France sont une grande région automobile avec des dizaines de milliers d'emplois à la clé ! Il faut en finir avec l'écologie punitive, les débats idéologiques et les politiques auto-phobes. Cela étant dit, il est de la responsabilité des organisations publiques de trouver des solutions équilibrées entre mobilité, protection de l'environnement et sauvegarde du pouvoir d'achat. Les gilets jaunes nous l'ont rap-

## « Cette aide est une rampe de lancement de la solution de conversion au bioéthanol. »

pelé ! Aujourd'hui, en matière de transition et de mix énergétique, nous sortons de la phase expérimentale pour entrer de plain-pied dans la mise en œuvre de cette transition. Et c'est aux structures publiques d'accompagner le mouvement.

### Pourquoi avoir choisi de financer cette technologie particulière de la conversion au bioéthanol ?

**F. N. :** Pour être clair : nous n'avons pas attendu le mouvement des gilets jaunes pour travailler le sujet. Cela fait longtemps que nous étudions cette solution, notamment avec la filière agricole qui est très active dans notre région. Mais il est évident que cela a accéléré sa mise en place. La formule de conversion des véhicules essence à l'éthanol nous a intéressés car elle nous permet de donner une aide directe à nos concitoyens. Il s'agit pour nous d'accompagner les gens sur le chemin de la transition écologique afin de les amener à voir de façon plus positive cette démarche, dont nous ne pour-

rons de toute façon pas faire l'économie. À nous de démontrer qu'écologie et pouvoir d'achat ne sont pas incompatibles. L'aide à la conversion au bioéthanol n'est qu'une rampe de lancement de la solution. En amorçant la pompe, nous voulons aussi permettre à la filière de se structurer pour que les acteurs puissent remplir leurs objectifs économiques. Après, ce sera au marché de s'autoréguler. Car ce n'est pas à nous de créer le marché, mais notre mission est aussi de rendre possible ces solutions en accompagnant leur déploiement.

### Disposez-vous d'autres dispositifs pour rendre compatible automobile et protection de l'environnement ?

**F. N. :** Nous avons mis en place un système de chèques transport pour les salariés devant parcourir plus de 20 kilomètres pour se rendre à leur travail. D'autres accompagnements pourraient être imaginés pour aller dimension sociale et transition écologique. ●

# décolle

**« Plutôt que de stigmatiser les automobilistes, accompagnons-les pour faire évoluer les usages et les amener à accepter la transition écologique, dont nous ne pourrions de toute façon pas faire l'économie. »**

Frédéric Nihaus, conseiller régional délégué à la Transition énergétique des Hauts-de-France.



#### CHIFFRES

**60%**

de réduction d'émissions de gaz à effet de serre grâce à la consommation de bioéthanol par rapport à l'essence.

**40%**

d'économie du poste carburant pour les automobilistes.

**1 100**

stations servent du superéthanol E85 en France (+ 133 par rapport à 2017).

**15**

millions de véhicules essence, c'est le potentiel du parc pouvant être équipé d'un boîtier bioéthanol.

**2 à 6 heures**

C'est le temps nécessaire pour installer un boîtier, selon la configuration moteur du véhicule.

#### HAUTS-DE-FRANCE, GRAND EST ET PACA

## 3 régions financent le passage au bioéthanol

En séance plénière du 22 novembre 2018, Xavier Bertrand annonçait la mise en place d'une aide pour les automobilistes des Hauts-de-France qui souhaitent convertir leur véhicule de moins de 18 ans au bioéthanol. Effectif depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le programme finance 33 % du coût d'une conversion des voitures essence au bioéthanol E85 (dans la limite de 300 €). Actuellement, dans la région une centaine de garages homologués proposent d'installer le boîtier de conversion sur les voitures essence. Les régions Grand Est et Paca lui emboîtaient le pas en annonçant dès le 14 décembre leur propre plan de soutien à la conversion en posant chacun sur la table une enveloppe de 2,5 M€ pour un financement de 50 % de la prestation (pièces et main-d'œuvre, dans la limite de 250 €). Les régions Grand Est et Paca ouvrent le dispositif jusqu'à la conversion de 10 000 véhicules chacune. Voir si d'autres régions suivront.

FOCUS FABRICANTS

## Biomotors, FlexFuel et ARMBox : trois boîtiers officiellement retenus

Les fabricants de boîtiers de conversion au bioéthanol doivent se soumettre à une réglementation stricte pour obtenir une reconnaissance officielle. Pour cela, deux conditions doivent être remplies. En premier lieu, celle de décrocher auprès de

FUTAC l'homologation du kit de conversion par application, passant par des tests drastiques sur des véhicules équipés. Au total, ce sont huit homologations qu'ils devront obtenir. Aujourd'hui, les plus avancés en revendiquent trois et bientôt quatre ! Seconde

condition, les fabricants doivent élaborer et fournir une procédure de montage pour les véhicules compatibles, former et agréer des installateurs, et en fournir la liste à l'administration.

• FlexFuel annonce trois homologations pour les véhicules essence à injection directe Euro 5 et 6 jusqu'à 7 CV et pour les B à 14 CV, ainsi qu' Euro 5 et 6 version injection indirecte de B à 14 CV. Cinq applications sont encore en test à FUTAC. En mars, le fabricant avait agréé 800 professionnels.

• De son côté, Biomotors revendique également trois homologations : deux pour les moteurs à injection indirecte Euro 3 et 4 pour les 7 CV

(et moins) et pour les B à 14 CV, ainsi qu'un kit homologué pour les Euro 5 et 6 version injection directe pour les 7 CV (et moins). Biomotors devait bientôt annoncer sa quatrième homologation, et la cinquième est en test. Sont d'ores et déjà agréés 450 installateurs avec un objectif de 1500 en fin d'année, soutenu par la signature d'accords avec des enseignes.

• ARM Engineering est le dernier acteur à avoir développé ses kits. La société est née avec l'arrêt. D'où un retard dans son déploiement par rapport à ses concurrents avec une homologation pour la catégorie Euro 5 et 6 version injection directe pour les B à 14 CV et un réseau d'installateurs d'une vingtaine de pros dans le Sud-Sud-Est, autour de son siège. •



Selon le système d'injection et le nombre de cylindres, les tarifs des kits varient. Chez FlexFuel, ils vont de 900 à 1100 € HT, avec une remise de 20 % pour les installateurs agréés. Du côté de Biomotors, la fourchette va de 990 à 1390 € TTC la prestation, avec des tarifs dégressifs du kit pour le pro en fonction des volumes. Enfin, ARM Engineering annonce un prix avec prestation à 1390 € HT, avec également des tarifs dégressifs pour les pros.

DÉPLOIEMENT

### Les enseignes se convertissent

Nouvel élan pour la conversion E85, les fabricants ont lancé leur campagne de partenariat avec des têtes d'enseigne. Ainsi, FlexFuel forme les équipes et fournit les kits chez Speedy et Norauto. Biomotors a signé des accords avec Point S et Roady. Leclerc Auto devrait également partir avec lui. Enfin, ARM Engineering pourrait bientôt signer un accord avec un spécialiste du vitrage. Outre permettre de gonfler le maillage d'installateurs, ces accords devraient donner de la visibilité à la prestation, les réseaux partenaires disposant d'une belle puissance de communication.

FOCUS PRESTAIRE

## Installateur : formation et agrément obligatoire

On ne s'improvise pas installateur de boîtiers de reconversion. Le parcours est dorénavant inscrit dans la loi ! Pour accéder à ce nouveau marché, il faut obtenir une habilitation dispensée par le fabricant qui est lui-même encadré strictement pour délivrer le sésame. Ainsi, le réparateur doit disposer de locaux adaptés, de capacités professionnelles avérées, de la valise diagnostic adéquate, d'une

assurance RC automobile, il doit suivre une formation d'une journée. Ensuite, outre suivre le processus défini par le fabricant, il doit répondre à des contraintes administratives lors de chaque installation : fixer sur le châssis la plaque livrée par le fabricant et frapper le numéro VIN du véhicule, et envoyer au fabricant une attestation d'installation du boîtier. Si le fabricant garantit le matériel trois ans, l'installateur

engage sa responsabilité en cas de non-respect des règles.

• **Combien coûte l'habilitation ?** ARM Engineering annonce un pack d'entrée à 3300 € TTC. Il comprend la formation, le logiciel de paramétrage et l'habilitation valable trois ans. Biomotors facture son pack 1500 € HT (formation, outil de diagnostic, hotline et PLV) avec en option le pack « coffret outillage » à 490 € HT. Enfin, FlexFuel a

choisi une facturation plus « light » à 499 € HT intégrant la formation et le pack communication (dont le logiciel) et en y ajoutant l'obligation d'utiliser sa station de diagnostic et dépollution moteur sous forme de contrat de location à 299 € HT par mois.

• **Quel marché à la clé ?** Selon les premières remontées des prestataires déjà actifs, il ressort que la grande majorité

des ateliers agréés réalisent en moyenne quatre installations par semaine. À titre d'exemple, FlexFuel propose des forfaits entre 100 et 300 € HT, selon la difficulté (une à trois heures de MO en T3). Reste que chez Biomotors, certains installateurs ont déjà choisi de se spécialiser sur la base de deux à quatre installations par jour facturées entre 500 et 1400 € (selon le type de véhicule). •

TARIFICATION



« LES TARIFS DE LA CONVERSION E85 doivent être le plus transparent possible, car c'est une nouvelle prestation pour le consommateur, qui doit encore être rassuré », martèle Alexis Landrieu, le patron-créateur de Biomotors.

FORMATION



ARM ENGINEERING, le dernier-né des fabricants de kits E85, accélère sur la formation des installateurs.

COMMUNICATION



« EN INSTAURANT UNE HOMOLOGATION du matériel, le texte assainit le marché. C'est un booster pour nous, comme les aides à la conversion lancées par certaines régions », remarque Sébastien Le Pollès, président de FFED.

**INSTALLER UN BOÎTIER ÉTHANOL. UNE MÉTHODOLOGIE STRICTE**

Convertir un véhicule à l'éthanol consiste à lui installer un boîtier qui reprogramme l'alimentation en carburant du véhicule. Cela revient à modifier les temps et les quantités de carburant injectées dans les chambres de combustion. Rien de bien compliqué, mais seul un professionnel formé peut pratiquer la conversion en suivant une méthodologie strictement établie par le fabricant. Zepros a suivi pour vous les opérations de montage d'un boîtier de conversion FlexFuel Energy Development, qui se décompose en quatre étapes majeures.



**1 La visite de contrôle**

Elle consiste à vérifier la compatibilité du véhicule à la bio-carburant.

a - Vérifier la compatibilité (homologation ou non du véhicule)

b - Faire un diagnostic mécanique et électronique du véhicule. Vérifier la sonde Lambda et identifier le type d'injection du moteur et le type de connexion des injecteurs.

Les trois types d'injection :

- L'injection indirecte : l'injecteur injecte du carburant en amont de la soupape dans l'admission. L'injection indirecte fonctionne avec une basse pression de 2 à 10 bars.

- L'injection directe : le nez de l'injecteur donne directement dans la chambre de combustion. Cette technologie fonctionne avec une haute pression de 50 à 180 bars. Les motorisations : TCE (sauf 0.9), TFS, TFSI, TDI, E3, EcoBoost... sont majoritairement en injection directe.

- La bi-injection ou double injection. Deux cas particulièrement rares.



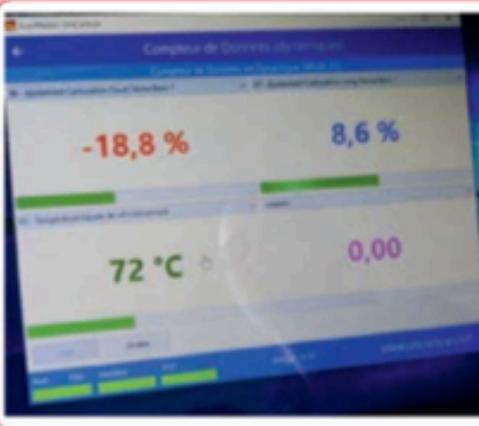
La présence d'une pompe haute pression permet de repérer au premier coup d'œil une injection directe. Si un doute ? Rendez-vous par exemple sur le site suivant :

<http://www.bosch-automotive-catalog.com/fr/vehicle-search>

**2 Installer le boîtier et le faisceau**

Après avoir choisi le bon boîtier et le bon faisceau avec les bonnes prises de connexion aux injecteurs, définir le cheminement du faisceau.

Il ne doit interférer avec aucun élément (tringlerie, câble de courroie...). S'assurer qu'il est suffisamment long pour relier le boîtier et les injecteurs, sans pincement ni tension. Une fois connecté, le maintenir en place avec des colliers en plastique. Ensuite, démarrer le moteur et vérifier sur la carte du boîtier la connexion de chaque injecteur grâce aux LED, une pour chaque cylindre. Elles doivent clignoter au rythme de chaque temps d'injection. Si le véhicule refuse de démarrer, inverser les connecteurs du faisceau sur la carte afin d'inverser la polarité des injecteurs. Attention, par sécurité, ne brancher la masse du boîtier qu'après ce test.



**3 Calibrer**

Après avoir fait le plein du réservoir en E85, calibrer les valeurs du boîtier. Pour assurer le réglage, il est nécessaire d'utiliser le logiciel de réglage IHM FlexFuel installé sur un PC et un lecteur OBD. Pour un véhicule non OBD II, se munir d'un analyseur de gaz.

Mettre le moteur en route. Relier le boîtier de conversion FlexFuel au PC via le câble USB fourni, puis lancer le programme IHM. S'affichent à l'écran les valeurs corrigées apportées par le calculateur. Régler les valeurs des temps d'injection afin d'obtenir les mêmes valeurs de richesse CT (court terme) et l'ajustement de richesse LT (long terme) relevés avec l'outil de diagnostic. Les valeurs idéales sont 0 pour minimiser la surconsommation avec un maxi à + 20 % et un mini à - 20 %. Un contrôle peut être fait a posteriori après avoir consommé trois ou quatre réservoirs de carburant.

**4 Certifier et établir un document administratif**

Après l'installation du boîtier agréé par l'UTAC, le faisceau connecté et la programmation des cartes FlexFuel terminée, une étiquette doit être placée sur le boîtier. Elle doit être appliquée correctement, sans pli et entière (sans parties recollées) en chevauchant bien la jointure entre le boîtier et le couvercle. Ensuite, fixer (riveter) une plaque frappée du VIN du véhicule sous la plaque constructeur. Enfin, le poseur doit établir une attestation qui sera nécessaire pour modifier la carte grise.



## 100% TECHNIQUE



# ET POURQUOI PAS LE BIOÉTHANOL ?

[Lire l'article sur le site](#)

**T**andis que le prix du litre de gazole est supérieur à celui de l'essence dans de plus en plus de départements, de nombreux taxis s'interrogent sur la carburation de leur prochain véhicule. Essence, hybride, 100 % électrique ? Cette dernière option souffrant encore du manque de confiance en son autonomie, certains envisagent un modèle essence dans l'objectif de le convertir à l'éthanol. D'autant que les pouvoirs publics viennent de réglementer les conditions d'homologation et d'installation des dispositifs de conversion et que les pompes d'E85 fleurissent dans l'Hexagone. Le point avec Sébastien Le Pollès, président de FlexFuel Energy Development.

### Homologation et agréments

Si le développement de l'éthanol croît depuis les années 2000, ses conditions



Sébastien Le Pollès.

modulable ! Si l'installation du boîtier a duré 1 h 30 chrono pour 690 € TTC, elle s'est faite sans soudures avec un diagnostic et une vérification moteur pré et post-installation. « Depuis

**« Tous les installateurs doivent dorénavant être formés, agréés et satisfaire à un test annuel de technicité. Trois de nos boîtiers sont désormais agréés et nous avons déjà équipé 37 000 véhicules ! »**

d'utilisation n'étaient pas réglementées. « Beaucoup de boîtiers étaient vendus sur internet et le législateur a dû s'en mêler », nous confie Sébastien Le Pollès. Désormais seuls 3 fabricants de boîtiers sont homologués et l'arrêté du 30 novembre 2017 encadre « les dispositifs de conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation à carburant modulable essence - superéthanol E85 ». « Tous les installateurs doivent dorénavant être formés, agréés et satisfaire à un test annuel de technicité. Trois de nos boîtiers sont désormais agréés et nous avons déjà équipé 37 000 véhicules ! » complète Sébastien Le Pollès. « Question économie : la loi de finances a bloqué le prix de l'éthanol jusqu'en 2022. Quant au gain écologique, c'est 66 % d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins et une baisse de 90 % des particules fines », ajoute le chef d'entreprise à la production 100 % made in France !

### Mixer les carburants

Invitée à l'installation d'un boîtier de la marque dans le garage du Groupe IDLP à Fresnes, notre rédaction a pu assister à la conversion d'une Toyota Prius. Un cas d'école de carburation

ce début d'année, nous sommes partenaire pour la commercialisation et l'installation de nos boîtiers de conversion avec les réseaux spécialistes de l'entretien automobile Speedy et Norauto. L'un des atouts de FlexFuel est notre capacité à pouvoir prendre la main à distance sur la gestion informatique du boîtier », explique Sébastien Le Pollès. Si l'installation d'un boîtier de conversion ne fait pas baisser de catégorie Crit'air, il faudra néanmoins faire modifier le champ « P.3 » de la carte grise de « ES » (essence) à « FE » (bioéthanol) afin d'enregistrer la diminution de 40% de CO<sub>2</sub>. Désireuses de favoriser le développement du secteur, de nombreuses régions exonèrent totalement ou partiellement les chauffeurs convertis !



L'installation s'est faite sans soudures avec un diagnostic et une vérification moteur.

### Avant-gardiste ?

À ceux qui redoutent les démarrages à froid, Sébastien Le Pollès répond sans détours : « le dispositif FlexFuel intègre une sonde de température et pour la Prius, la question ne se pose pas ! » Problème de surconsommation ? « On l'estime au maximum à 20 %. Mais sur une Prius, un plein de 80 € d'essence revient à environ 34,50 € au bioéthanol. » Disponibilité du carburant ? « Il n'y a qu'à télécharger l'application "Mes Stations E85" pour se rendre compte de l'étendue du développement de la distribution. La France produit aujourd'hui 12 millions d'hectolitres d'éthanol et en exporte 4 millions. » Quant à la garantie constructeur, « l'arrêté est très clair, l'équipementier prend en charge l'assurance des pièces en contact avec le carburant ! » D'ailleurs, le parc automobile brésilien – plus de 33 millions de voitures particulières –, qui comptait déjà 37% de véhicules fonctionnant au bioéthanol en 2014, témoigne de la fiabilité du modèle. Attention quand même : l'E85 sans boîtier de conversion, c'est la casse moteur assurée...

■ Propos recueillis par HM

### Plus d'info :

FlexFuel Energy Development – [Accéder au site](#)  
UTAC CERAM – [Accéder au site de l'organisme certificateur](#)

Arrêté NOR: TRER1734649A du 30 novembre 2017 – [Accéder à Légifrance](#)

Carte-Grise.org – [Accéder au site](#)

Agence tous Geek – Voir la vidéo de l'installation :

[Partie 1](#) // [Partie 2](#)



# LE E85, DEUX FOIS MOINS CHER QUE L'ESSENCE

Dossier Familial 25 mars 2019

Ce biocarburant, composé en France de 85 % d'éthanol et 15 % de super, est dérivé de résidus agricoles non alimentaires en attendant de le produire à partir de déchets organiques. Distribué dans près de 1200 stations-service, l'e85 offre le même rendement que l'essence tout en coûtant deux fois moins cher (environ 0,7 euro le litre en février). Et moyennant 500 à 1500 euros selon la voiture, vous pouvez convertir un véhicule essence pour qu'il fonctionne à l'e85. Adressez-vous aux réseaux d'installateurs agréés par les entreprises françaises Flexfuel Company et Biomotors qui commercia-

lisent les boîtiers homologués.

Ajouter un commentaire

