

REVUE DE PRESSE - JUILLET 2019

12 articles et 1 radio :

- **Presse Nationale**

- **Le JDD** - 1^{er} juillet 2019 - *Le contrôle technique serre la vis sur le diesel*
<https://www.lejdd.fr/Societe/le-controle-technique-serre-la-vis-sur-le-diesel-3907515>
- **Le Figaro** - 1^{er} juillet 2019 - *Le contrôle technique prend le diesel dans son collimateur*
<http://premium.lefigaro.fr/automobile/le-controle-technique-prend-le-diesel-dans-son-collimateur-20190528>
- **Le Particulier / Le Figaro** - 5/6 juillet 2019 - *Comment pouvez-vous réduire votre budget auto ?* (print et web)
<http://kiosque.lefigaro.fr/ouvrir-liseuse-milibris/le-figaro/098055fd-99c2-462b-ac07-b95fb592e1e3> Cf annexe
<http://premium.lefigaro.fr/argent/comment-pouvez-vous-reduire-votre-budget-auto-20190705>
- **Le Point** - 18 juillet 2019 - *Essence ou diesel ? Carburons plutôt à la betterave*
https://www.lepoint.fr/automobile/essence-ou-diesel-carburons-plutot-a-la-betterave-18-07-2019-2325396_646.php

- **Presse Spécialisée Eco**

- **Le Particulier** - juillet/ août 2019 - Dossier - *Réduire son budget auto* (web et print)
Cf annexe

- **Presse Spécialisée Auto**

- **L'Argus** - 3 juillet 2019 - *Equip Auto 2019 : les premiers rois de l'innovation*
<https://pro.largus.fr/actualites/equip-auto-2019-les-premiers-rois-de-linnovation-9865396.html>
- **Auto Plus** - 5 juillet 2019 - Dossier - *Attention aux nouvelles arnaques !*
Cf annexe
- **Zepros** - Juillet/ août 2019 - *Electronics Automotive convertit au vert et Boîtiers FlexFuel : les VP Euro 5 et 6 homologués*
Cf annexe
- **Blog.motorlegend** - 10 juillet 2019 - *Tout savoir sur l'E85*



<https://blog.motorlegend.com/autofocus/2019/07/tout-savoir-sur-le85/>

- **Kms Entreprise** - Juillet 2019 - Dossier - *L'essence trop chère ? Vive la betterave... et l'E85*
Cf annexe
- **Autre**
- **Newsletter Territoire Grand Orly Seine Bièvre** - 4 juillet 2019 - Focus implantation FlexFuel
http://www.grandorlyseinebievre.fr/projects/nouvelle-sur-le-territoire-gen-hy-veut-accompagner-les-mobilites-du-futur/?utm_source=&utm_medium=&utm_campaign=C201907041616
- **Radio**
- **Sud Radio - Ça Roule** - 6 juillet 2019 - Interview de Sébastien Le Pollès sur le durcissement du contrôle technique (



Comment pouvez-vous réduire votre budget auto ?

FINANCES La voiture coûte de plus en plus cher. Selon le « Budget de l'automobiliste » - l'étude annuelle de l'Automobile Club Association -, tous les postes de dépenses liés à la voiture (assurance, entretien, carburant...) ont dépassé la hausse de l'inflation (+ 1,8 %) en 2018, à l'exception des péages et du garage (respectivement + 1,36 % et + 1,54 %). Or, 7 Français sur 10 utilisent leur véhicule tous les jours pour aller travailler et ne peuvent s'en passer. Pour autant, il existe plusieurs leviers pour rouler moins cher.

PASCAL FRASNETTI

1 Peut-on réduire son poste assurance ?

LeParticulier

www.leparticulier.fr

Si vous êtes resté fidèle à votre assureur depuis des années, vous avez intérêt à remettre votre contrat en concurrence. En effet, votre couverture n'est peut-être plus adaptée. Après quelques années, les assureurs remboursent les dégâts occasionnés avec un plafond correspondant non plus à la valeur à neuf du véhicule mais à sa valeur vénale, à savoir sa valeur marchande au moment du sinistre. Or, un véhicule perd rapidement de sa valeur. Mieux vaut donc basculer d'un contrat tous risques à un contrat au tiers si le véhicule a entre 5 et 7 ans, certains véhicules de marques premium résistant mieux à la décote.

Attention néanmoins à ne pas dégrader vos garanties : certaines formules au tiers n'intègrent pas la garantie conducteur, qui protège le conducteur en cas d'accident responsable. Veillez à bien vérifier l'étendue de vos protections avant de signer un contrat moins cher. En remettant votre contrat en concurrence, vous pourrez également profiter des tarifs préférentiels destinés à attirer les nouveaux clients la première année ou des promotions ponctuelles des assureurs (frais de dossier offerts, premier mois de cotisation offert, 10 % du tarif en chèques cadeaux...).

2 Peut-on changer de type de carburant ?

Si vous roulez à l'essence, vous pouvez acquérir un boîtier de conversion homologué pour rouler au superéthanol (arrêté du 30 novembre 2017, JO du 15 décembre). Issu de la transformation de céréales ou de betteraves à sucre, ce carburant est vendu en moyenne 0,70 € le litre dans 1 200 stations-service en France, soit 13 % des distributeurs. Avant d'effectuer la conversion, mieux vaut donc regarder si votre région est bien pourvue en stations sur le site officiel prix-carburants.gouv.fr ou sur l'application gratuite Mes Stations E85. Avec un boîtier vendu autour de 1 000 €, en moyenne, un automobiliste parcourant 13 000 kilomètres par an amortira le coût de l'installation en moins de deux ans. La conversion au superéthanol est possible pour tous les véhicules essence mis en circulation après octobre 2001 (norme Euro 3) et dont la puissance du moteur ne dépasse pas 14 CV.

3 Comment réduire ses dépenses d'entretien et de réparation ?

Depuis cinq ans, vous êtes libre de faire entretenir votre véhicule où vous voulez, sans perdre la précieuse garantie constructeur. Entre un atelier officiel d'une succursale constructeur et un garage indépendant ou un centre auto, l'écart tarifaire peut atteindre 25 à 30 %. Autre piste : depuis deux ans, les professionnels ont l'obligation de proposer à leurs clients des pièces d'occasion à la place des neuves, notamment des éléments de carrosserie, mais aussi les vitres ou l'optique, à l'exclusion de certaines pièces de sécurité comme celles relevant de la direction, du freinage ou des amortisseurs. De quoi diviser la facture par deux. Et en traquant des pièces détachées dans les centres de véhicules hors d'usage (casses), la facture est même de 50 à 70 % inférieure à celle du neuf. Le site opisto.fr donne accès au stock de 400 casses, référencant 2,3 millions de pièces. Il est également possible d'acheter des pièces détachées en ligne sur des sites comme mister-auto.com, yacarouler.com ou oscaro.com, pour économiser jusqu'à 70 %.

Ces sites proposent une liste de garagistes acceptant de se faire livrer et de monter la pièce avec un prix de main-d'œuvre négocié. De même, les sites allopneus.com, 123pneus.fr ou 1001pneus.fr disposent d'un réseau d'ateliers de montage partenaires. En incluant les frais de port, les pneus sont en moyenne 15 à 30 % moins chers sur Internet. Et si vous êtes bricoleur, la France compte une cinquantaine de self garages, des ateliers qui louent leurs installations, leurs outils et prodiguent des conseils aux particuliers pour effectuer vous-même les réparations comme la vidange, le changement des plaquettes de frein ou le remplacement d'un échappement. Ces garages permettent de diviser par 2 ou 3 les dépenses d'entretien et de réparation.

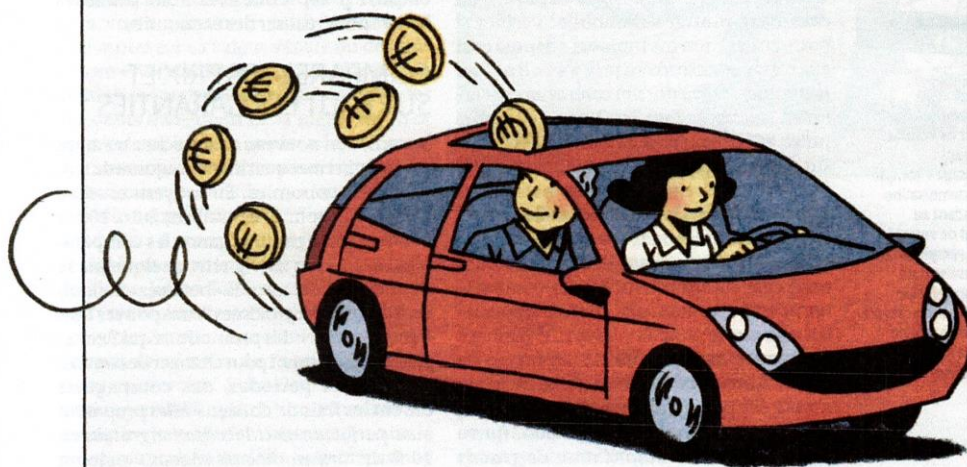
PASCAL FRASNETTI

Dossier

Un sujet de fond, des explications pratiques

RÉDUIRE SON BUDGET AUTO

Ne jetez plus l'argent par les fenêtres en voiture. Assurance, entretien, carburant, covoiturage ou aides, nous avons passé au crible tous les leviers possibles pour rouler moins cher.



© DOSSIER SUPERVISÉ PAR PASCAL FRASNETTI, AVEC MICHEL EBRAN ET MARIE PELLEFIGUE.
ILLUSTRATIONS CHRISTOPHE MERLIN

Le Particulier • N° 1159 • juillet-août 2019 / 21

ERS

omobile
risienne,
grandes
uvergne,
les tarifs
récente
prix de la
is bas de
2 €/h en
lle-de-
profitez
our pré-

age aussi
n hôtel,
id gara-
ge.fr ou
iché est
La prise
si vous
concur-
en ligne
delko.fr)
auto.fr,

nquan-
i louent
seillent
s brico-
ou 3 les
ration.
échap-
est pas
rt éléva-
cation :
g. Efficac-
tapant
M. E. ©

ROULEZ AU SUPERÉTHANOL

Les prix des carburants étant repartis à la hausse, vous pouvez envisager d'équiper votre véhicule essence d'un boîtier de conversion lui permettant de rouler également au superéthanol (comptez environ 1 000 €). Ce carburant est constitué d'alcool issu de betteraves à sucre ou de céréales à hauteur de 85 % au maximum, d'où son autre nom, l'E85. Il est aujourd'hui vendu en moyenne 0,70 € le litre à la pompe, contre 1,58 € pour le SP95. Les adresses des stations le distribuant et leurs tarifs sont disponibles sur l'application gratuite messtationse85.

Pour l'essentiel, cet écart de prix est dû à la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) prélevée par l'État. Elle atteint de 60 à 70 centimes par litre pour les carburants traditionnels, mais seulement 12 centimes pour l'E85. L'installation du boîtier peut facilement être rentabilisée (voir notre exemple ci-dessous), même si vous roulez peu et s'il y a une sur-

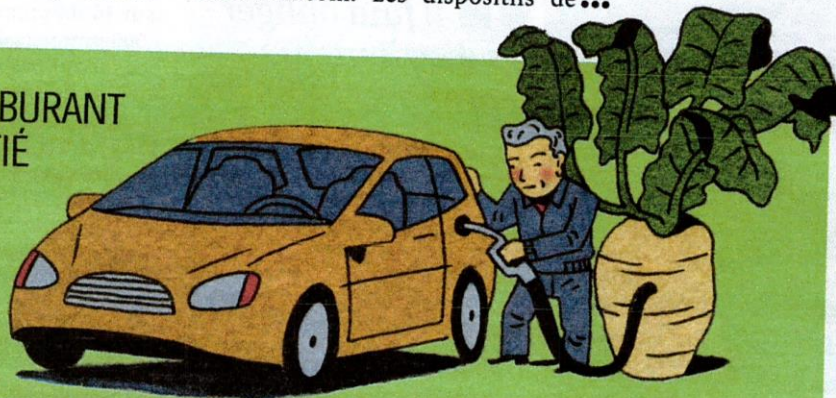
consommation de carburant. En effet, le rendement calorifique du superéthanol est plus faible que celui de l'essence lors de la combustion. L'E85 entraîne donc une consommation de 15 à 20 % de plus. Mais le boîtier sert justement à calculer la bonne quantité de carburant à injecter en fonction du mélange contenu dans le réservoir.

LA PLUPART DES VÉHICULES ESSENCE SONT ÉLIGIBLES

Encadrée depuis 2017 (arrêté du 30.11.17, JO du 15.12), la conversion est possible pour tous les véhicules essence mis en circulation après octobre 2001 (norme Euro 3) et dotés d'un maximum de 14 CV. Selon votre type de moteur, vous pouvez choisir parmi les boîtiers homologués de trois fabricants (BioMotors, Flexfuel Energy Development et ARM Engineering), la liste de leurs boîtiers homologués est disponible sur bioethanol-carburant.com. Les dispositifs de...

UN BUDGET CARBURANT RÉDUIT DE MOITIÉ

Rouler au superéthanol implique d'installer un boîtier, facturé environ 1 000 €. Mais cette dépense est rapidement amortie, en dépit d'une surconsommation liée au passage à ce nouveau carburant. C'est ce que montre notre simulation pour un automobiliste parcourant 13 000 km par an.



BUDGET CARBURANT MENSUEL

Sans-plomb (SP95, E10)	Superéthanol (E85)
Consommation : 6 litres/100 km	Consommation : 7,2 litres/100 km
Prix : 1,58 €/litre*	Prix : 0,70 €/litre*
→ Dépense : 102,70 €/mois	→ Dépense : 54,60 €/mois

* Prix relevés le 20.5.19 sur carbu.com

Il faut
21 mois
pour amortir
le boîtier [1 000 /
(102,70 - 54,60)]

Dossier RÉDUIRE SON BUDGET AUTO

... conversion proposés couvrent progressivement toutes les catégories de véhicules essence (voir interview ci-dessous).

Il est aussi de plus en plus facile de trouver un garage pour réaliser l'installation du boîtier. Les fabricants ont signé des partenariats avec des centres auto comme Point S (BioMotors) ou Norauto et Speedy (Flexfuel). Bientôt, certains constructeurs automobiles pourraient même permettre la mise en place du boîtier directement chez leurs concessionnaires. En attendant, plusieurs marques relancent des véhicules équipés d'origine pour rouler au superéthanol. En février, Ford a tiré le premier, en proposant sur ce marché son SUV Kuga.

En cas de panne à la suite de l'installation d'un boîtier, l'arrêté de novembre 2017 prévoit la prise en charge par le fabricant du boîtier homologué.

3 RÉGIONS OFFRENT UNE AIDE SOUS CONDITIONS

Les Hauts-de France, le Grand-Est et la Provence-Alpes-Côte d'Azur accordent un financement partiel du boîtier. Soit, jusqu'à 50 % du prix dans la limite de 250 € en Paca et Grand Est et 33 % du prix dans la limite de 300 € dans les Hauts-de-France. Les habitants de la Somme peuvent, eux, cumuler l'aide régionale (Hauts-de-France) avec celle de leur département (20 % du coût plafonné à 150 €). Les règles pour en profiter sont variables. En Paca, le plafond de ressources (revenu fiscal de référence) est de 2 400 € par mois par foyer. Dans les Hauts-de-France, il est de 28 800 € par an pour une personne seule et de 57 600 € pour un ménage de 2 personnes. Dans le Grand-Est, l'impôt sur le revenu doit être inférieur à 1 500 € par personne. Attention, le nombre d'aides accordées par les régions est limité (aux 10 000 premiers dossiers en Paca et aux 1 000 premiers dans les Hauts-de-France). Elles n'ont pas souhaité nous préciser le nombre de dossiers qu'elles ont déjà traités.



NICOLAS RIALLAND, directeur des affaires publiques pour la Confédération nationale des planteurs de betteraves

“ Il faut obliger les distributeurs à proposer l'E85

D'ici à 2020, tous les véhicules essence immatriculés après 2001 et dotés d'une puissance inférieure à 14 CV pourront être équipés d'un dispositif de conversion au superéthanol. Côté carburant, une proposition de loi a été déposée fin 2018 pour contraindre les distributeurs à installer au moins une pompe d'E85 dans chaque station. La France ne manque d'ailleurs pas d'éthanol. Elle en produit 12 millions de litres chaque année, mais n'en consomme que 8. Il existe donc une forte marge pour la distribution. Rappelons enfin que cette production représente moins de 1 % des surfaces agricoles françaises. Et la moitié des résidus obtenus servent ensuite à l'alimentation animale. ”

UN MAILLAGE DE STATIONS EN CONSTANT PROGRÈS

Actuellement, 13 % des stations-service proposent l'E85 et une trentaine s'équipe chaque mois. Mais il existe des disparités territoriales. En Languedoc-Roussillon, la proportion de stations équipées atteint 21 %, contre 9 % en Normandie. De plus, sur les 1 200 stations proposant l'E85 en France, 400 appartiennent à Intermarché et 300 à Total. Vous avez donc plus de chances de trouver ce carburant si vous disposez d'une de ces enseignes à proximité. Vérifiez ce point, car même s'il est possible de rouler au sans-plomb après avoir converti son véhicule, cela réduit l'intérêt financier de l'opération.

P. F. ©

Le dossier
de la semaine



Achat, démarches administratives, réparations, PV...

ATTENTION

AUX NOUVELLES ARNAQUES !



Par Sandrine Darné
sandrine.darne@mondadori.fr

Non, cela n'arrive pas qu'aux autres. Tout automobiliste peut un jour être la cible d'un individu indélicat, surtout sur le Web, devenu l'eldorado des escrocs. Leur but est toujours le même : gagner de l'argent – un peu, beaucoup... – à vos dépens. Mais leurs méthodes évoluent vite. D'où l'intérêt de connaître les pièges du moment pour éviter de tomber dedans. Voici de quoi les repérer.

42 N° 1608 - 05.07.2019

Auto Plus

BOÎTIERS BIOÉTHANOL ILLÉGAUX

Gare aux kits E85 prétendument homologués !

Vous voulez carburant moins cher en convertissant votre auto au bioéthanol (0,68 €/litre en moyenne) ? Pour le faire en toute légalité, vous devez opter pour l'un des nouveaux boîtiers E85 homologués, à faire installer par un monteur agréé. Mais cela a un coût (valeur rentabilisable) de 700 à 1 500 €, pose incluse. Alors, certains vendeurs peu scrupuleux de kits E85 "pirates" tentent de vous appâter sur eBay ou Amazon avec des tarifs alléchants, entre 100 et 400 €, hors pose, tout en assurant ou en suggérant que leurs produits disposent des labels officiels requis pour convertir sa voiture légalement et obtenir une carte grise "flexfuel". Halte-là ! A ce jour, seuls quatre fabricants peuvent se targuer d'avoir obtenu la certification de l'Utac* pour certains de leurs kits : Biomotors, FlexFuel, ARM Engineering et Borel (liste actualisée sur le site de la filière E85, Bioethanolcarburant.com). Tous les autres grognent ! Et avec un boîtier non autorisé, vous n'avez aucune garantie sur son fonctionnement, vous devez le démonter pour passer au contrôle technique et, au moindre pépin, votre auto n'étant plus conforme, le constructeur comme votre assureur vous enverront dans les cordes...



Un kit E85 vendu sur le Web et à monter soi-même ne peut pas être homologué. Les boîtiers légaux doivent être posés par un professionnel agréé (photo ci-dessous).



Un kit E85 vendu sur le Web et à monter soi-même ne peut pas être homologué. Les boîtiers légaux doivent être posés par un professionnel agréé (photo ci-dessous).

TROMPERIE SUR LES PRIX D'AUTOS D'OCCASION

Des tarifs canon... mais prime à la casse déduite

Une berline compacte d'occasion nickel, vendue moins de 8 000 € alors qu'elle cote autour de 10 000 €, quelle aubaine ! Ou pas... Car désormais, sur Leboncoin.fr, nombre de vendeurs professionnels n'hésitent pas à afficher des tarifs trompeurs dont ils ont déjà déduit la prime à la conversion accordée par l'Etat. Un "rabais" de 1 000, 2 000, voire 4 000 €, illusoire pour qui n'a pas de vieille auto à mettre au rebut ou ne remplit pas les conditions. L'info peut apparaître dès le titre de l'annonce, mais elle est plus souvent "enterrée" à la fin du texte... Agaçant d'être dirigé vers une voiture que l'on ne peut pas s'offrir en réalité, surtout si l'on découvre la supercherie après s'être déplacé chez le pro !



Un tarif canon... mais prime à la casse déduite.

FAUX PV DE STATIONNEMENT

Des prunes bidon au goût amer

L'arrivée du forfait de post-stationnement (FPS), remplaçant de l'amende à 17 € pour défaut de paiement à l'honneur, a donné des idées aux escrocs. Au printemps 2019, à Bordeaux, certains ont déposé sur les pare-brise des FPS grossièrement contrefaits, dotés d'un QR code envoyant vers un faux site de paiement sur lequel les données de carte bancaire pouvaient être aspirées. Idem à Paris (où, sachez-le, les vrais tickets de FPS ont récemment changé d'aspect : ils ont été raccourcis). Ne réglez donc jamais sans avoir vérifié la validité du "PV" (qui doit afficher votre immatriculation, les date et lieu de l'infraction), quitte à contacter l'autorité verbalisatrice.



Un faux FPS. Un vrai FPS.

SERVICES TÉLÉPHONIQUES SURTAXÉS

Une mise en contact inutile tarifée 6 € au bas mot !

Vous cherchez à appeler l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) ou un pro capable de vous informer sur l'obtention d'une carte grise ? Fuyez les pseudo-services de renseignements proposés sur certains sites aux faux airs de portails officiels. Un simple coup de fil à un numéro tel que le 118 816 ou le 118 418 vous coûtera 2,99 € l'appel + 2,99 € par minute, soit 6 € minimum ! La ponction peut même atteindre 20 ou 30 €, puisque ces plates-formes continuent de facturer l'appel après vous avoir "juste" mis en relation avec une administration, payable en direct sans se ruiner (exemple : 6 cts par minute pour le 34 00, numéro de l'ANTS)...



Un service téléphonique surtaxé.

*Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle. N° 1608 - 05.07.2019 43

84 | CARPENTRAS

Du rêve américain dans le Sud

Solution Plus Event a organisé durant tout un week-end en mai la manifestation Dream US rassemblant 250 véhicules américains. De nombreuses animations ont été proposées avec des concerts et un show car. Une trentaine d'exposants étaient présents pour l'occasion. Une tombola avec une Ford Mustang était même à gagner. Beaux succès.

84 | ORANGE

Le centenaire de Citroën fêté



La concession Bernard Citroën d'Orange, de Bagnols-sur-Cèze et de Carpentras propose à sa clientèle un anniversaire des 100 ans de Citroën. Diverses animations sont au programme comme l'exposition de Citroën anciennes avec la Traction et la Torpedo. Des 2CV ont également été proposées à la vue des clients. La marque lance une série spéciale pour cet anniversaire, Origins, sur différents modèles. Treize ventes de cette édition collector ont déjà été réalisées depuis le début de l'année.

84 | AVIGNON

BMW et MINI au golf Chateaublanc

La concession Foch Automobiles BMW-MINI d'Avignon a convié ses clients en mai au golf d'Avignon Chateaublanc pour des essais, en marge de la compétition BMW Golf Cup. Plus de 50 essais ont été réalisés sur les BMW, BMWi et MINI, et plus particulièrement les nouvelles BMW 24, Série 3 et MINI Countryman hybride rechargeable.



85 | LES HERBIERS

Ouverture d'une franchise Pièces Auto

Stéphane Carcaud a ouvert son magasin Pièces Auto aux Herbiers. Il s'agit de la première implantation de l'enseigne en Pays de la Loire. Rachetée par Alliance Automotive Group en 2016, elle compte 75 points de vente, principalement sur le nord de la France, mais a la volonté de se développer au niveau national. Avec son magasin de 75 m² en centre-ville, Stéphane Carcaud souhaite « aller chercher les clients particuliers, de proximité ». Et notamment ceux qui ont cédé aux sirènes d'Internet. Afin de capter ce marché, la franchise Pièces Auto dispose de certains atouts. Son offre mixe gammes premier prix et gammes premium avec des marques telles que Bosch, TekStar, Valeo, Bar-



Stéphane Carcaud (à droite) démarre son activité avec un salarié. Pièces Auto Les Herbiers a ouvert en avril dans le centre de la ville vendéenne. dahl... Le magasin stocke 1000 à 1200 références (consommables, filtration, freinage...) mais, surtout, il s'appuie sur les plateformes Groupauto de Nantes et Blois pour proposer 500 000

références en J+1. Il travaille également avec une plateforme de pièces qui a 40 000 références, également disponibles en J+1. À cette réactivité par rapport au Web s'ajoutent « des prix hyper bien ciblés », relève Stéphane Carcaud. Assisté d'un salarié, il compte sur le dynamisme des Herbiers et une zone de chalandise de 45 000 habitants à 10 km pour atteindre les 350 000 à 400 000 € de CA que réalise un magasin Pièces Auto au bout de trois ans. Si le concept est tourné vers le particulier, avec la possibilité de commander et payer par téléphone, le franchisé n'exclut pas de dépanner à l'occasion des garages du secteur. ■

T. G.

44 | SAINT-NAZAIRE

La ville adopte la solution e-Colibri



La ville de Saint-Nazaire va équiper 61 véhicules de la solution d'auto-partage développée par Mobility Tech Green.

La ville de Saint-Nazaire a fait appel à la société bretonne Mobility Tech Green pour optimiser les déplacements professionnels de ses agents. Soixante et un véhicules sont progressivement équipés de la solution d'auto-partage e-Colibri™. Les employés municipaux peuvent utiliser les véhicules avec retour au point de départ dans un premier temps, mais la ville de Saint-Nazaire a affiché sa volonté de tester, à moyen terme, le mode libre-service entre les dif-

férents sites (mise à disposition des véhicules dans un périmètre précis). Le partenariat retenue présente deux spécificités : un service de covoiturage à disposition pour les trajets entre sites et la mise en place d'un module de gestion du carburant. Cette nouveauté ajoute à la solution d'auto-partage un algorithme qui permet de détecter le niveau de carburant des véhicules et remonte instantanément l'information au fleet manager. ■

T. G.

28 | LÈVES

Electronics Automotive convertit au vert

Inventeur du boîtier FlexFuel et ancien gérant de l'entreprise, Jérôme Kanouté a créé fin 2017 Electronics Automotive, spécialisée dans l'installation de boîtiers de conversion au bioéthanol. Installé dans un atelier lumineux, Electronics Automotive intervient en VL et PL sur la gestion électronique, la reprogrammation du moteur et l'installation du kit FlexFuel, dont il assure aussi le SAV pour les garagistes agréés. « Nous avons installé 130 boîtiers en un an. Parfois, nous en posons deux par jour. Notre clientèle vient surtout de l'Île-de-France la région Centre étant la seule à refuser

l'exonération sur la carte grise. Selon les cas, l'installation peut se faire en 45 minutes ou en une journée, comme pour la Tingo où il faut tout démonter pour accéder à la vanne EGR. » L'homologation des boîtiers de conversion a développé la demande en éliminant le frein du contrôle technique. « Pour chaque installation, nous faisons deux diagnostics : avant et après, pour garantir à nos clients le parfait fonctionnement du système. Dès que nos clients découvrent le boîtier de conversion, ils sont emballés par les 40 % d'économie à venir. » ■

Martine Rigaudie



« Nous communiquons beaucoup sur les réseaux sociaux. C'est notre meilleure publicité », indiquent Alexandre et Jérôme Kanouté.



MOTORSERVICE, LE DISTRIBUTEUR OFFICIEL DES PLUS GRANDES MARQUES DE TURBOS

GAMMES NEUVES ET ÉCHANGE STANDARD

BorgWarner

Schwitzer

HITACHI

MITSUBISHI TURBOCHARGER

Garrett
ADVANCING MOTION

HOLSET
TURBOCHARGERS

Autobly

www.ms-motorservice.fr

MS MOTORSERVICE
RHEINMETALL AUTOMOTIVE

DIESEL

Delphi rénove les pompes HP common rail



L'équipementier complète son catalogue pour l'entretien des moteurs diesel. Les pompes HP common rail sont désormais proposées neuves, en réparation autorisée ou en échange standard. Delphi Technologies s'engage également pour la qualité via un processus en sept étapes. Il inclut l'inspection du corps, le désassemblage du produit, le nettoyage, le contrôle complémentaire, le remplacement des pièces d'origine, l'assemblage, les tests et la calibration. Le nouveau programme se compose de pompes common rail 29 DFP1, DFP3 et DFP4, installées sur vingt-deux marques sur véhicules particuliers, utilitaires et 4x4. Les organes rénovés sont garantis deux ans. Pour amorcer le programme, ce seront des pompes neuves d'origine qui seront fournies aux ateliers dans un premier temps afin de leur permettre de réaliser un stock de consignes. ♦

BIOCARBURANT

Boîtiers FlexFuel : les VP Euro 5 et 6 homologués

FlexFuel Energy Development (FFED) vient d'obtenir l'homologation par l'Utac de son quatrième kit de conversion au superéthanol-E85 pour les applications « moteur à injection indirecte, normes Euro 5 et 6, de 7 CV et moins ». Le spécialiste peut ainsi équiper l'ensemble des voitures essence immatriculées depuis le 1^{er} janvier 2011. L'annonce être le premier des fournisseurs agréés (avec Biomotors et AFM-Box) à avoir bouclé toutes ses homologations pour les véhicules essence Euro 5 et 6. Ce nouveau sésame vient compléter ceux déjà obtenus : pour les véhicules essence équipés d'un moteur à injection directe Euro 5 et 6 jusqu'à 7 CV et pour les 8 à 14 CV, ainsi qu'« Euro 5 et 6 version injection indirecte de 8 à 14 CV. Autotal, pour couvrir l'ensemble du marché, les fournisseurs doivent aligner huit homologations. ♦



Cette nouvelle homologation permet au boîtier FlexFuel d'être compatible avec plus de 14 000 modèles parmi les véhicules essence mis en circulation depuis le 1^{er} janvier 2011.

L'essence trop chère ? Vive la betterave... et l'E85

Faire le plein d'une auto à essence suffit à comprendre pourquoi l'on préférerait le diesel. Mais, pas de panique, un kit E85 peut aider à s'extraire du piège.

Ces trois dernières années, la diabolisation hystérique du diesel a fortement incité les automobilistes à choisir des voitures à essence ! Même dans les entreprises où l'utilisation intensive valide toujours arithmétiquement le choix du diesel, on a parfois été tenté de mixer peu ou prou son parc automobile pour espérer accéder sans contrainte, au centre des agglomérations, grâce aux vignettes Crit'air1 (refusées aux diesels, même à la norme Euro 6d). Et comme souvent le marché a acheté la tendance, chacun craignant de se retrouver trois ou quatre ans plus tard avec des VO difficilement vendables... ce qui n'a fait qu'accélérer le phénomène. Toutefois il semblerait que l'enthousiasme des "récents convertis" connaisse un coup de mou : selon une récente enquête de notre illustre confrère l'Argus, 68% des automobilistes qui ont redécouvert l'essence, ralentissent quand ils passent à la pompe.

L'E85 dans plus de 1200 stations

À l'usage, les motorisations essence confirment très vite ce qu'un TCO bien documenté pouvait laisser prévoir : une surconsommation de l'ordre de 20 % aggravée par un prix au litre qui en trois ans a augmenté d'environ 20 centimes*...

Remplacer une petite berline de segment B qui consommait 6 l/100 de gazole par une version essence qui réclame 7,2 litres, se traduit 3ans/90.000km plus tard... par un surcoût de 2500 € minimum,

sans parler de l'exposition accrue au malus ainsi qu'à la TVS et à ses effets de seuil, du fait des émissions de CO2 plus élevées. Alors quand vous voyez à la station-service le superéthanol E85 affiché à 0,70 €/l (en moyenne) et même de plus en plus souvent à moins de 0,60 €/l... voire parfois à 0,51 € ça incite à la curiosité. Cette grande volatilité tarifaire s'explique notamment par le rapide développement du réseau qui compte désormais plus de 1200 stations réparties sur tout le territoire national.

L'équivalent d'une consommation de 3 l/100

On vous opposera doctement que la faible densité énergétique l'éthanol entraîne aussi une surconsommation de l'ordre de 30% par rapport à l'essence. Mais il convient de modérer ce chiffre théorique calculé pour l'éthanol pur. En effet, dans un litre d'E85 il y a selon la saison 65 à 85% d'éthanol alors qu'il y en a aussi 10% dans un litre d'E10 ce qui, contraint la surconsommation de l'E85, par rapport à l'E10, dans une fourchette de 16,5 à 22,5%.

Trouver une station E85

On compte aujourd'hui plus de 1200 stations, ce qui assure déjà un maillage solide. Et avec l'application "mes stations E85", il suffit de se laisser guider !

Au 1er juin 2019, on trouvait de l'E85 dans 455 stations Intermarché, 315 stations Total, 115 stations Leclerc, 89 Carrefour, 86 stations U, 55 Dyneff, 50 indépendants, 42 Avia, 16 Casino, 15 Auchan, 8 Esso, 7 BP, 6 Eni, 5 Cora, 4 Elan...

On peut situer ces stations facilement sur le site "bioethanolcarburant.com" où l'on peut aussi télécharger l'appli "mes stations E85". Avec cette application, il suffit d'indiquer le nom d'une ville pour connaître aussitôt les stations environnantes et leur tarif. On peut aussi lister sur son smartphone les stations situées sur un trajet entre une ville A et une ville B.

L'intérêt d'un véhicule flexfuel est évidemment de rouler à l'E85, mais si pour une raison quelconque on redoute la panne sèche, il sera toujours possible de rouler à l'essence et donc de se dépanner ou de faire un plein complet au SP98, au SP95 ou au SP95-E10 dans n'importe quelle proportion.





Si on retient le milieu de la fourchette, un véhicule essence qui consommerait 7,2 l/100 dans passera à 8,60 l/100 en fonctionnant à l'E85. Soit sur la base de 0,68 €/l, une dépense de carburant de 5,07 €/100 après déduction de 80% de la TVA. Et si vous visez les stations où l'E85 est affiché à moins de 0,60 €/l, vous pouvez espérer descendre, TVA déduite, à moins de 4,5 € de carburant aux 100km. C'est en quelque sorte comme si votre voiture essence ne consommait plus soudain que 3 litres aux cent, réduisant son budget carburant sur 90.000km de 9500 à 4000 €

L'investissement optimise aussi la VR...

Certes pour rouler à l'éthanol en toute sérénité avec un véhicule non conçu flexfuel d'origine, il faut faire installer, par un professionnel agréé, un kit homologué et faire modifier la carte grise (la mention FE remplace la mention ES dans la case P3). L'opération a un coût : pour la fourniture du boîtier électronique et du faisceau, la pose, le contrôle de la carburation, la garantie et la gestion du dossier administratif... bref il faut compter pour des modèles Euro6 entre 900 à 1500 selon le système d'injection (directe ou indirecte) et selon la puissance fiscale (jusqu'à 7CV ou de 8 à 14CV). À noter que dans la plupart des régions métropolitaines, la carte grise "FE" est gratuite (sauf dans le Centre-Val de Loire où l'exonération a été supprimée et en Picardie où elle est seulement de 50 %) Au final pour un véhicule qui parcourt 30000 km/an, ce kit sera amorti en six à dix mois. De plus, cette transformation, qui rend le véhicule notoirement plus économique, peut aussi faciliter la revente et en optimiser la valeur de revente.

L'homologation fiabilise et sécurise le marché

Voici encore deux ans, peu d'entreprises auraient osé installer un kit de conversion sur des véhicules récents à défaut de référentiel sur la qualité des kits ou sur la qualité de leur installation et en devant assumer sans parachute, le risque d'une...

L'E85 est il "durable" ?



D'où vient l'E85, la ressource est elle "durable" (dans toutes les acceptions), est-ce une simple diversification marginale ou une alternative significative ?

1) Est-ce durable fiscalement ?

À défaut de garantir une fiscalité pérenne, la République garantit le libre exercice des cultes... Ceux qui le souhaiteraient pourront allumer un cerge ou pratiquer toute autre incantation qui ne trouble pas l'ordre public.

2) Est-ce durable pour la planète ?

Selon le Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole : "l'E85 réduit de 50% les émissions de GES et de 90% les émissions de particules vs l'essence fossile". L'origine végétale de la ressource permet prendre en considération la photosynthèse du CO2 qui assure le développement de la plante, pour compenser le CO2 rejeté dans l'air par la combustion de l'éthanol. Ajoutons que tout se passe "sur place" : la culture, la distillation, la livraison, sans traverser les océans sur des supertankers.

3) La production agricole peut-elle suivre ?

Nicolas Kurtsoğlu, Ingénieur, Responsable carburants au SNPAA nous répond en chiffres: "la capacité industrielle de production d'alcool agricole est actuellement de 19 millions d'hectolitres et l'on utilise 1% de la surface agricole utile pour produire 12 millions d'hl dont 25% sont exportés. Sur les 8,9 Mhl utilisés pour les carburants la plus grosse part sert aux 10% de l'E10. Il s'est vendu 1,8 Mhl d'E85 l'an dernier. C'est +55% sur un an, mais nous pourrions multiplier la production par quatre ou cinq sans souci, sans même augmenter la surface cultivée au besoin en réduisant l'exportation."

4) Ne détourne-t-on pas un usage alimentaire pour un usage énergétique ?

"Attention aux raccourcis" poursuit Nicolas Kurtsoğlu. "Quand on considère l'usage des ressources agricoles pour produire des carburants il faut aussi prendre en compte les coproduits pour l'alimentation animale Lors du processus de production de bioéthanol seuls les sucres simples des grains de céréales sont utilisés dans le processus de fabrication de l'alcool éthanol. Les autres composants – protéines, amidon, matières grasses, minéraux – se retrouvent donc dans la drêche ou dans les pulpes, coproduits destinés à l'alimentation animale. Du fait de leur composition et de leur teneur en protéines, les drêches peuvent remplacer une partie du tourteau de soja, du blé ou du maïs actuellement utilisé pour l'alimentation animale. Pour le bioéthanol issu de betteraves, un hectare permet de produire près de 90 tonnes de betteraves qui donnent, une fois transformées, 90 hectolitres de bioéthanol et 4,5 tonnes de pulpes déshydratées, soit l'équivalent nutritionnel d'un demi-hectare de céréales. Pour le bioéthanol issu de céréales, un hectare permet de produire 8 tonnes de céréales, qui donnent, une fois transformées, 30 hectolitres d'éthanol et 2,8 tonnes de drêches, soit l'équivalent protéique d'un tiers d'hectare cultivé en céréales".



DOSSIER

FISCALITÉ

déchéance de garantie par le constructeur. L'automobile d'entreprise, n'aime rien moins que l'aventure. Toutefois la parution de l'arrêté du 30 novembre 2017 "relatif aux conditions d'homologation et d'installation des dispositifs de conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation superéthanol E85" permet d'aborder la conversion dans un contexte nettement plus fiable et sécurisé. Cet arrêté a en effet réglementé le marché en prévoyant l'homologation des boîtiers par l'UTAC pour s'assurer de leur qualité de conception et de réalisation. L'arrêté oblige aussi les fabricants de ces kits à former leurs installateurs, à leur délivrer un agrément, à les évaluer régulièrement et à se porter garant de l'ensemble de l'opération. De plus l'homologation des boîtiers contraint leur fabricant à fournir d'une garantie de substitution à la garantie légale du constructeur pour les pièces en contact avec l'E85...

Fabricants et installateurs responsables

Il est en effet clairement édicté dans au point 3.6 de l'arrêté: "Le fabricant garantit la préservation de l'intégrité des moteurs et des systèmes de post-traitements des émissions de polluants sur lesquels est installé un dispositif de conversion qu'il commercialise. Il assume la responsabilité d'une détérioration éventuelle des moteurs et des systèmes de post-traitements due à l'installation de ce dispositif, et doit en démontrer la capacité..." Cette "démonstration de capacité"... c'est notamment la preuve de la souscription d'une assurance qui supportera la charge financière de l'éventuel incident qui résulterait de la conversion.

Au point 3.7 du même arrêté, les pouvoirs publics ont visé les risques d'une installation inadaptée en édictant: "L'installateur a la responsabilité de vérifier que les conditions d'installation du dispositif de conversion sur le véhicule sont compatibles avec les exigences en matière de sécurité de la réception du véhicule sur lequel il est installé". En principe donc, l'affaire semble "bordée"

Cela ne signifie pas qu'un éventuel incident ne donnera jamais lieu à litige. D'ailleurs même sans modification technique l'exercice de la garantie d'un véhicule est rarement "automatique"... il ne suffit pas de casser son moteur pour que le concessionnaire le remplace gratuitement par un neuf avec les compliments du constructeur. Il faut souvent recourir à une contre-expertise, négocier la vétusté, échanger quelques amabilités, etc.... Alors on n'imagine sans peine qu'après l'installation d'un kit éthanol... ce qui était déjà compliqué auparavant ne sera pas plus simple.

Un courrier du concessionnaire

Une entreprise des Yvelines que nous avons interrogée dans le cadre de ce dossier, nous a par exemple expliqué qu'avant de prendre sa décision elle avait exigé de son concessionnaire Ford un courrier validant l'installation de boîtiers FFDE sur quatre Fiesta, deux Ecosport, et deux Focus, sans remise en cause des garanties et des contrats d'entretien. Sous réserve bien sûr que l'éventuel incident ne résulte pas de la conversion, elle même couverte par la garantie de FFDE. La même entreprise avait aussi envisagé de modifier quelques véhicules d'une autre marque mais là le concessionnaire (qui appartient pourtant au même groupe de distribution automobile que la concession Ford) n'a pas pu obtenir l'aval de son constructeur lequel a argué que toute modification technique entraînerait la déchéance de sa garantie. Devant ce refus, l'entreprise a prudemment renoncé à élargir l'expérience de conversion à l'autre marque. Mais évidemment si l'envie lui prend de poursuivre le

passage de sa flotte à l'E85, et sauf inflexion..., elle devra en tenir compte dans les choix de sa car-policy !

L'homologation : vers un marché plus mature

Si l'on ne veut pas prendre le risque d'un contentieux de garantie, la solution du kit de conversion rend bien sûr souhaitable l'obtention d'un tel courrier de validation par le concessionnaire, ou l'attente de la fin de la garantie légale. Mais le marché est dans une phase de transition de professionnalisation et de maturation. D'une part le cadre réglementaire mis en place par les pouvoirs publics fait le tri entre les fabricants de kits qui jouent le jeu de l'homologation de leurs produits et du contrôle de leur réseau d'installateurs, et ceux qui visent plutôt le "do it yourself" et la vente sur le net... L'investissement qu'impose aux équipementiers les procédures d'homologation élimine les acteurs "de passage"; les artisans géniaux et sympathiques ça existe mais l'homologation de l'UTAC... ça rassure davantage.

Retour de l'offre constructeur ???

Les constructeurs vont-ils progressivement normaliser leur approche du marché E85 ? Plusieurs solutions s'offrent à eux et la plus évidente serait de relancer une offre flex-fuel d'origine même si actuellement le passage à la norme WLTP qui alourdit les coûts d'homologation incite plutôt au resserrement des gammes. **Ford qui s'était déjà montré proactif en 2007 avant de renoncer quelques années plus tard, vient de se repositionner en commercialisant en juin une version Flexifuel E85 de son Kuga.**



À l'égard du post-équipement E85, les constructeurs, choisiront-ils de se montrer intransigeants ou accommodants, utiliseront-ils le levier de la déchéance de garantie systématiquement ou sélectivement ? Il est difficile d'anticiper la stratégie de chacun. Mais au demeurant personne n'est obligé de manger son chapeau : une sous-traitance bien gérée en direct ou par le réseau permet aussi de garder le contrôle des procédures techniques et (surtout) le contrôle de son marché.

Le lobby agricole et... la fluidité des ronds-points



En fait c'est la demande du marché qui sera déterminante, mais elle est elle-même dépendante de paramètres imprévisibles : cours du pétrole et cours de l'eurodollar qui impactent les prix à la pompe des carburants fossiles et inversement... l'attrait des alternatives. Bien sûr la demande du marché dépendra aussi de la pérennité de la fiscalité de l'E85 et de l'évolution de la fiscalité des véhicules flexfuel... Actuellement le gouvernement semble "soutenir" l'E85 par une TICPE réduite et il "soutient" d'autant plus que la filière éthanol est portée par le lobby agricole (céréaliers et betteraviers) et celui des raffineurs, et que la fin des quotas agricoles oblige à trouver de nouveaux débouchés. Sans oublier qu'un carburant pas cher...c'est aussi excellent pour la fluidité des ronds-points.

François de Rugy et l'E85 : "Nous poursuivrons..."

Quelle est l'approche politico-gouvernementale sur l'E85. Doit-on redouter un revirement fiscal ou une soudaine mesure farfelue visant à en limiter l'usage ?

L'usage de l'E85 (par conversion de véhicules à essence ou par acquisition de véhicules "flexfuel d'origine") présente actuellement un intérêt pécuniaire évident, mais cet intérêt est largement subordonné à la fiscalité et en particulier à la TICPE de 17,25 euros/hectolitre pour l'E85 (contre 60,29 pour l'E10). Avec l'effet TVA, cette TICPE explique, à elle seule, une différence de 52 centimes au litre, sur le prix TTC à la pompe.

■ Un arrêté signé Nicolas Hulot

On sait combien la fiscalité écolo-incitative est adaptable aux exigences budgétaires du moment. Il n'est toutefois pas inintéressant de noter que la volonté politique de développer l'usage de l'E85 a montré depuis la loi de transition énergétique de 2015 une relative constance. Ainsi l'arrêté ministériel d'homologation des boîtiers de conversion, initié sous la précédente législature (par Ségolène Royal), a finalement été rédigé et signé le 30 novembre 2017 par... Nicolas Hulot, ce qui pour une majorité d'écologistes revient à une inscription dans les Tables de la Loi.

■ La France 1er producteur européen de bioéthanol

Le successeur de Nicolas Hulot, François de Rugy, s'est engagé à poursuivre l'alternative E85 "dans le temps". Lors d'une séance de questions au gouvernement le 20 novembre dernier, le député de la Somme, Stéphane Demilly était monté au créneau pour défendre l'E85, comme carburant alternatif moins cher pour l'automobiliste (l'acte 1 des gilets jaunes avait eu lieu trois jours plus tôt), mais aussi pour soutenir la filière éthanol comme débouché pour l'agriculture française, notamment pour les filières amidonnnières et sucrières (confrontées à la fin des quotas). Et le député de conclure en demandant au gouvernement d'intégrer dans sa stratégie de lutte contre le changement climatique... les biocarburants dont la France est le premier producteur européen !

■ Un bilan carbone beaucoup plus faible

François de Rugy avait alors répondu longuement, nous ne citons ici que quelques extraits : "Les Français voient bien l'intérêt concret qu'ils peuvent trouver dans l'utilisation de ce carburant alternatif au pétrole. Je ne cesse de dire et de répéter qu'il faut sortir du tout pétrole. C'est là une voie parmi d'autres, car il en existe évidemment de nombreuses, et nous la poursuivons dans le temps. (...) Le bilan carbone de l'éthanol, c'est-à-dire les émissions de CO2 sur l'ensemble de son cycle de production, est beaucoup plus faible évidemment que celui de l'essence issue du pétrole."

■ Il est moins taxé, "ce qui est logique"

Et le ministre de poursuivre : " Cette filière mérite donc d'être soutenue. Aujourd'hui, elle est compétitive parce que, d'une part, les prix du pétrole sont plus élevés sur les marchés mondiaux – l'éthanol sortant des raffineries est au même prix que l'essence sortant des raffineries – et, d'autre part, le biocarburant est très compétitif parce qu'il est beaucoup moins cher que l'essence. J'incite les Français à l'utiliser car il est moins taxé, ce qui est logique puisqu'il émet moins de carbone : c'est donc tout à fait cohérent. Par ailleurs, mon ministère a décidé de faciliter l'usage de l'éthanol, en élaborant une norme simple pour les boîtiers permettant d'adapter une voiture à essence, en toute sécurité pour le moteur. Pour finir, je ferai également, avec mon collègue de l'agriculture, une application souple et pragmatique de la directive européenne sur la mélasse sucrière (...), ce qui permettra à la filière éthanol d'être toujours aussi compétitive..."

Certes on a déjà vu des ministres changer d'avis (et même trois fois de parti politique en trois ans), mais néanmoins l'engagement est intéressant. Notamment en ce qui concerne la reconnaissance officielle d'un bilan carbone "beaucoup plus faible" en cohérence avec une moindre taxation de l'E85. Et vice et versa.

DOSSIER

FISCALITÉ



Test sur Sandero 0.9 TCE 90
Surconsommation : moins de 10%

Rien de tel pour se faire un avis sur la conversion E85, que de tenter l'aventure avec la voiture que l'on utilise au quotidien et de rouler... comme d'habitude !

En l'occurrence, une Dacia Sandero Stepway à motorisation essence 0.9 TCE 90, mise en circulation en février 2017. Cette Sandero venait d'effectuer sa révision des 40 000 km dix jours plus tôt, laquelle révision n'avait pas révélé de souci particulier et surtout rien qui puisse inciter à renoncer à la conversion E85. Comme il restait à courir un an de garantie constructeur, en cas d'avarie nous aurons donc l'opportunité de tester aussi... la garantie du fabricant de boîtier.

Pour cette famille de moteurs (Euro 5/6, puissance administrative jusqu'à 7CV et injection indirecte) deux équipementiers proposaient alors un kit homologué, depuis, un troisième les a rejoint. Nous avons retenu Flexfuel Energy Development, actif sur ce créneau depuis une dizaine d'années et qui revendique déjà un réseau de 800 installateurs agréés.

Immobilisation :
le temps d'une vidange

Le boîtier électronique de Flexfuel est pré-assemblé en usine (quatre sites sous traitants en France) avec son faisceau et avec les connecteurs d'injecteurs adaptés à chaque véhicule. En conséquence l'installateur n'a pas besoin de modifier le faisceau d'origine, de couper de câble ou de faire des soudures, c'est du "prêt à brancher". Si pour une raison quelconque on souhaitait renoncer à l'E85, il serait toujours possible de démonter le kit en quelques minutes pour revenir aussitôt à la version initiale.

Le kit a pour vocation principale de reprendre l'information de la sonde pour adapter le débit des injecteurs à la densité énergétique du carburant. Toutes les voitures récentes savent le faire pour passer



notamment de l'essence SP98 à l'E10 (10% d'éthanol) mais avec l'E85 il faut gérer des variations plus étendues (jusqu'à 85% d'éthanol). Dès lors pas besoin d'autre modification et notamment pas de réservoir supplémentaire, puisqu'on utilise le réservoir d'origine. Le temps d'immobilisation n'excède pas celui d'une simple révision, deux à trois heures.

Les appréhensions s'estompent rapidement

Dans les premiers kilomètres, en sortant de l'atelier, on ne peut s'empêcher de tendre l'oreille à l'écoute d'un éventuel cliquetis qui pourrait révéler un mélange trop pauvre, un calage du point d'allumage inadapté ou un souci quelconque de gestion de l'injection. Mais rien de tel. On interroge aussi fébrilement l'ordinateur de bord pour vérifier notamment les indications de consommations immédiate et moyenne qui sont supposées évoluer à la hausse. Mais rapidement la quiétude s'installe : tout fonctionne et aucun voyant n'indique de fonctionnement en mode dégradé. Deux mois et 4000 kms plus tard, le constat est toujours aussi favorable. Nous avons depuis refait le plein une dizaine de fois, exclusivement à l'E85. Il ne reste donc plus la moindre trace des 25 litres d'E10 qui restaient dans le réservoir à l'installation et les mesures de consommation sont exclusivement basées sur l'E85.

En fait rien ne change dans le comportement

du véhicule, sauf peut-être l'impression positive d'avoir un peu plus de couple à bas régime (l'indice d'octane de l'éthanol) ce qui favorise les reprises. Sensation néanmoins toute relative à bord d'un Sandero : les trois cylindres ne se transforment pas en V12.

Surconsommation :
plus modérée que prévue

En fait, la seule surprise vient de la surconsommation plus modérée que l'on pouvait l'imaginer. Sur notre Sandero, elle est restée contenue à moins de 10% par rapport aux consommations relevées précédemment en fonctionnant à l'E10. Sur routes à 80/90 ou 110 km/h, la surconsommation réduit à 4 à 6% (de 5,6 l/100 à 6,2 elle passe de 6 à 6,5). Sur un parcours test de 762 km que nous avons déjà éprouvé une dizaine de fois en toutes saisons et dont l'altitude varie de 0 à 1100m, en roulant pour moitié avec le régulateur à 136 (130,5 réels) et le reste selon les circonstances et les limitations, les consommations d'E10 se situaient dans une fourchette de 6,9 à 7,3 l/100. Depuis l'installation du kit, nous avons refait deux fois ce même parcours A/R et constaté une consommation d'E85 comprise entre 7,2 et 7,8 litres. L'épaisseur du trait en volume et une économie évidente. Dans ces conditions nous avons décidé de poursuivre l'essai... Ce qui permettra de valider dans le temps la fiabilité de l'installation... Ou de vous conter nos éventuels déboires !



E85 : La fiscalité des véhicules

L'intérêt des véhicules E85 est renforcé par un abattement de 40% sur taux de CO2 dans le calcul du malus. Mais qu'en est-il pour les véhicules kités et ... pour la TVS ?

Depuis dix ans, pour les véhicules "flexfuel" dont le taux de CO2 est inférieur à 250 g, le calcul du malus s'effectue sur la base du taux de CO2 réduit de 40%. La mention figure à l'article 1011 bis du CGI dans le dernier alinéa de son § III. D'autre part, depuis 2018, l'article 1010 du CGI accorde aux hybrides électricité/E85 (comme aux hybrides électricité/essence ou aux hybrides essence/GPL et essence/GNV) une exonération de TVS de douze trimestres si leur taux de CO2 n'excède pas 100 g et une exonération définitive si leur taux de CO2 n'excède pas 60 g. C'est la loi, toute la loi et rien que la loi. Le reste n'est que supputation... et on aurait pour l'instant grand tort d'y accorder crédit.

Pas d'abattement rétroactif de malus pour le post-équipement

Le problème pour les véhicules kités est que ce malus est dû lors de la première immatriculation. Donc si vous transformez un véhicule essence en E85, même dans le cadre très officiel du "boîtier homologué par l'UTAC et posé par un professionnel agréé", vous aurez déjà payé le malus sur le premier certificat d'immatriculation de la version essence. Et même si la nouvelle carte grise "FE" vous sera souvent délivrée gratuitement (sauf en régions Centre Val de Loire et Picardie) personne ne vous remboursera tout ou partie du malus payé sur la première carte grise.

Attention aux extrapolations fiscales aventureuses

Puisque le législateur a estimé légitime de minorer la prise en compte du taux de CO2 des véhicules flexfuel dans le calcul



de leur malus, certains ont pu espérer (non sans logique que cette mesure de 2009 pourrait valoir reconnaissance officielle et universelle de la moindre empreinte carbone des véhicules flexfuel. Et que dès lors... un calcul similaire de minoration du taux de CO2 pourrait s'appliquer aux autres taxes basées sur le taux de CO2 et en particulier à la TVS.

Mais hormis pour le malus, le concept de minoration de 40% de la prise ne compte du CO2 des véhicules flexfuel n'est mentionné nulle part dans le Code Général des Impôts, ni pour la TVS, ni d'ailleurs pour le plafond d'amortissement Et en conséquence chacun peut en son for intérieur, le souhaiter, l'espérer, "estimer que" et "mitiger pour", mais si aucun texte ne l'autorise ou le prévoit, ça n'existe pas !

Le taux de CO2 reste le même en case V7

Lors des déclarations de TVS, le seul taux à considérer est toujours celui qui figure en case V7 sur la carte grise. Ce taux résulte de la procédure d'homologation WLTP laquelle ne prévoit pas le paramètre de la fonction chlorophyllienne, en conséquence techniquement le taux de CO2 d'un véhicule homologué flexfuel en lère monte sera quasiment identique à celui de son cousin à essence. Et idem pour un véhicule kité.

Il se raconte aussi parfois que le taux figurant en case V7 sur la nouvelle carte grise des véhicules kités serait minoré de 40%.

Notre expérience personnelle dément formellement cette rumeur. Le certificat de conformité que nous a remis FlexFuel Energy Development après modification de notre Sandero Stepway 0.9 TCE 90, mentionne bien un taux de 115 g en case V7... comme sur la carte grise "essence" initiale. Autre équipementier majeur du secteur, le fabricant de boîtiers Biomotors, nous a confirmé pratiquer de même sur les certificats de conformité qu'il délivre.

Pour l'origine comme pour les véhicules kités

L'Adème et le Ministère de la Transition Ecologique et nous ont aussi confirmé le maintien du taux de CO2 initial pour les véhicules kités, et le Ministère a motivé ainsi son analyse : "Les tests d'homologation des boîtiers ne sont pas aussi complets que ceux demandés aux véhicules initialement. Outre un nombre moins important de tests conduits, les boîtiers sont testés sur un véhicule d'une marque représentative d'une famille de véhicules qui peut comporter plusieurs marques de constructeurs. Le test s'effectuant par famille de véhicules et non par marques, il n'est donc pas possible de certifier un nouveau niveau d'émissions de CO2." Dont acte.)

Bien sûr, rien n'interdirait au législateur français d'introduire une mesure fiscale modifiant la prise ne compte de ce taux mail faudrait que le prochain débat budgétaire s'en empare, car seule une loi de finances peut modifier une taxe.

