



REVUE DE PRESSE - JUIN 2017

7 articles, 1 TV et 1 radio :

- **Presse Nationale Spécialisée Eco**

- **Challenges** - 29 juin 2017 - *Dossier - Comment décrasser son Diesel pour ne pas échouer au contrôle technique*

- **Presse Régionale Spécialisée Eco**

- **Le Journal des Entreprises** - 1^{er} juin 2017 - *FlexFuel ED. La PME dépollue les moteurs jusqu'en Asie*
Web et print

- **Presse spécialisée Auto**

- **Zepros** - 14 juin 2017 - *Dossier - Entretien écologique : La formule antipollution des réparateurs* et article - *FlexFuel recrute des garages-stations*
Web et print
- **Décision Atelier** - 26 juin 2017 - *FlexFuel Energy Development rejoint le CNPA*
- **Auto Infos** - 28 juin 2017 - *FlexFuel Energy Development rejoint le CNPA*
- **J2R** - 29 juin 2017 - *Dépollution : FlexFuel avance ses pions*
- **Autoactu.com** - 30 juin 2017 - *L'arrêté sur les boîtiers de conversion au bioéthanol (E85) bientôt en consultation publique*

- **Télévision**

- **BFM Paris** - 29 juin 2017 - *La Matinale - Interview sur le décalaminage*
Pas d'enregistrement

- **Radio**

- **Classic 21** (radio belge) - 12 juin 2017 - *Men at work - Interview sur le décalaminage*
Pas d'enregistrement

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



Challenge^s

ENTREPRISE ECONOMIE POLITIQUE MONDE MÉDIAS TECH **AUTO** EMPLOI PATRIMOINE LUXE CINÉMA

MONDIAL 2016 ACTU COMPARATIFS CONCEPT-CARS ESSAIS DOSSIERS NOUVEAUTÉS SALONS VOITURES PROPRES

CHALLENGES > AUTOMOBILE > DOSSIERS

Dossiers

Comment décrasser son Diesel pour ne pas échouer au contrôle technique

Le 29.06.2017 à 17h55

Les moteurs Diesel récents recrachent des quantités infimes de particules, c'est entendu. A condition d'entretenir leurs systèmes de dépollution ! Pour passer le contrôle technique, sauver la planète et épargner notre porte-monnaie, il existe le décalaminage à l'hydrogène. Démonstration.

Tiguan.

Découvrez-le



Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



Démonstration de l'efficacité du décalaminage par hydrogène d'un vieux moteur Diesel : la machine Hy-Calamine conçue et fabriquée en France fait baisser tous les polluants, ainsi que le CO2 et la consommation. De quoi échapper à la contre-visite lors du contrôle technique.

IMAGE © CHALLENGES — E. BERGEROLLE



Eric Bergerolle

Journaliste



NEWSLETTER

Automobile

Entrez votre E-mail

JE M'ABONNE

La dialyse pour automobile est née ! La machine Hy-Calamine ne paie peut-être pas de mine mais elle pourrait vous sauver la mise. Pour 69 euros seulement, prix conseillé.

Nombreux en effet sont les moteurs Diesel qui ne passeront pas les fourches caudines d'un contrôle technique renforcé. Songez qu'à compter du 1er janvier 2019, sera mesurée la quantité émise de particules, d'oxydes d'azote et de quatre autres gaz (monoxyde et dioxyde de carbone, hydrocarbures et oxygène). Tout dépassement des seuils autorisés vaudra **impitoyablement une contre-visite**. Et donc, obligation de rendre visite à son garagiste.

Gare, donc, aux moteurs qui n'auraient fait que de la ville. Ce genre de **petits trajets, à vitesse réduite favorise l'encrassement** du circuit de recirculation des gaz échappement (EGR) qui concourt à la dépollution. Cette accumulation de suies sur les pistons, les soupapes, la vanne EGR, le turbocompresseur et le filtre à particules (FAP) est néfaste autant pour nos poumons que pour notre porte-monnaie.



Abonnez-vous

À PARTIR DE
1€ / MOIS >

SUR LE MÊME SUJET

- Pollution : ces produits-miracle qui permettent de passer le contrôle technique
- La suppression du FAP bientôt sanctionnée au Contrôle Technique
- Pourquoi les constructeurs sont accro au Diesel

"L'autre jour, un automobiliste désespéré s'est présenté pour une séance de décalaminage du moteur de sa BMW X6. Son concessionnaire lui réclamait près de 4.000 euros pour le remplacement du FAP", témoigne Sébastien Le Pollès, Président de FlexFuel Energy Development. "Au final, une séance sur notre machine Hy-Calamine ne lui a coûté que 150 euros et a sauvé son filtre à particules." C'est le technicien qui détermine la durée du traitement en fonction de la cylindrée du moteur. Mais aussi au regard de la sévérité de l'encrassement.

Décalaminer pour prévenir la panne coûteuse

Attention toutefois, le décalaminage par injection d'hydrogène n'accomplit **pas de miracle**. "Parfois, la vanne EGR est tellement encombrée de carbone qu'on ne peut y glisser le petit doigt : le moteur électrique qui l'ouvre et la ferme est grillé ; il n'y a pas d'autre issue que de remplacer l'ensemble pour un coût moyen de 350 euros", souligne Sébastien Le Pollès.

C'est pour éviter ce genre de pannes et les frais qu'elles induisent que la société FlexFuel Energy Development encourage les automobilistes à investir dans un traitement préventif, plutôt que curatif. "Pour un moteur 4-cylindres Diesel de moins de 2 litres, il en **coûte généralement 69 euros**, et 150 euros au-delà d'une cylindrée de 2 litres", précise Sébastien Le Pollès. Il faut savoir néanmoins que les professionnels qui s'équipent d'une machine Hy-Calamine sont libres de pratiquer les tarifs de leur choix.



Cet équipement sera vite rentabilisé, plus encore lorsque le **nouvel examen du contrôle technique** sera en vigueur. "A l'heure actuelle, quelque 500.000 à 600.000 voitures sont recalées pour pollution excessive. On estime que ce chiffre pourrait grimper à 4 millions de contre-visites dès le 1er janvier 2019", révèle le Président de FlexFuel Energy Development. Une véritable manne s'ouvre pour les ateliers de tous poils (ils sont déjà 500 en France à avoir investi dans une machine Hy-Calamine).

"Un petit mécanicien réparateur automobile qui rentre 150 à 200 voitures par mois peut amortir le prix d'achat de la machine Hy-Calamine en quelques mois s'il vend un décalaminage à 10 % de ses clients", estime Sébastien Le Pollès. A voir le taux élevé de **21,5 % de véhicules recalés au contrôle technique pour cause de pollution**, cela n'a rien de difficile. Surtout si le professionnel parvient à convaincre l'automobiliste de l'intérêt de prévenir la panne. "Avant même l'échéance du contrôle technique, l'automobiliste peut constater une hausse de la consommation et une chute de performances, voire une difficulté à démarrer. Or, dans 73 % des cas, ces symptômes s'expliquent par un encrassement du moteur."

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



Un moteur encrassé consomme plus de carburant

Le souvenir chez les professionnels comme chez les consommateurs des piètres performances du décalaminage par injection d'additifs pétroliers constitue le plus gros écueil à la diffusion du procédé Hy-Calamine. "L'injection d'hydrogène est bien plus efficace que n'importe quel autre produit", certifie Sébastien Le Pollès. "Nous maîtrisons cette technologie depuis 2010. Le nettoyage à l'hydrogène par injection dans l'admission d'air n'a rien de nouveau : ce que nous avons breveté, c'est le **pilotage de la vanne EGR** qui s'ouvre et se ferme durant le traitement afin d'être bien nettoyée." Il suffit de brancher électriquement la machine Hy-Calamine sur la vanne.



Les suies sont décollées, brûlées, évacuées puis capturées dans un **filtre temporaire** installé en bout d'échappement. "Une fois colmaté, ce filtre est traité avec les déchets industriels, afin de protéger au mieux l'environnement."



L'installation des systèmes industriels desquels sont issus les Hy-Calamine est **certifiée par le Ministère des Transports** comme par les bureaux de Veritas. La SNCF a autorisé des installations fixes pour décrocher les moteurs de certaines locomotives et réduire leur consommation, tandis que la Direction générale de l'Armement du Ministère de la Défense vient de financer FlexFuel Energy Development à hauteur de 400.000 euros pour développer une machine adaptée au décalaminage des moteurs de ses frégates.

Un procédé français, des machines fabriquées en France

"Le procédé intéresse beaucoup les Chinois", révèle Sébastien Le Pollès. Assistait d'ailleurs à la démonstration de ce matin un futur représentant de la marque à Hong Kong. *"Un marché s'ouvre là-bas pour le décalaminage des moteurs de taxis, puisque le **procédé fonctionne aussi pour les moteurs à essence et au GPL** que pour le Diesel."*

C'est dans les locaux de la société American Car Wash que nous avons rendez-vous ce 29 juin 2017 pour assister au décalaminage du moteur Diesel 5-cylindres d'un Volvo XC90 de 2006, ayant parcouru 217.777 kilomètres. Pour les besoins de la démonstration, le technicien a mesuré le volume des gaz émis avant et après le traitement. Le rapport émis par la machine Hy-Calamine est sans appel : **baisse moyenne de pollution de 44 % à l'issue de deux heures de traitement.**



Plus impressionnant encore est l'exemple mis en avant par la société FlexFuel Energy Development dans sa documentation. On y lit qu'un exemplaire de 2011 de la Renault Laguna III à moteur Diesel 2.0 dCi de 175 chevaux ayant parcouru 160.000 km (Euro 5) a vu au régime de ralenti **son CO2 chuter de 50,89 %**, son CO de 86,36 %, ses HC de 40,00 % et ses NOx de 12,09 % (chiffres constatés après un décalaminage réalisé à la concession Renault de Chatou, dans les Yvelines). Au régime de 3.500 tr/min, les baisses sont, respectivement, de 28,34 %, de 68,42 %, de 40,00 % et de 47,51 %. Le tout, pour une puissance et un couple en hausse de 7,969 %. *"La baisse de CO2 signe une diminution de la consommation de carburant, ce qui nous permet d'avancer que le coût du test sera rentabilisé en 5.500 km"*, affirme la PME qui cite une réduction moyenne de 10 à 12 %, soit une économie de 136 euros par an sur le budget carburant.

Le délégué général de l'association 40 Millions d'Automobilistes s'est laissé séduire par les promesses du procédé Hy-Calamine de FlexFuel Energy Development. *"Ils ont traité des milliers de moteurs de voitures, de bateaux et de trains : ils ont démontré la sûreté du procédé, mais aussi son efficacité"*, déclare Pierre Chasseray. *"En tant qu'association, 40 Millions d'Automobilistes ne peut faire la promotion d'un quelconque produit. En revanche, je veux inciter les automobilistes à prévenir les pannes : c'est bon pour nos poumons comme pour leur porte-monnaie. Surtout, j'aimerais inviter ceux qui nous gouvernent à reconsidérer leurs priorités : **plutôt qu'une prime de 400 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, pourquoi ne pas prendre en charge le coût d'un décalaminage ?** Car je fais le calcul : FlexFuel avance une réduction des émissions nocives jusqu'à 54 % ; j'en conclus que traiter deux moteurs de la sorte équivaut à retirer de la circulation un vieux Diesel."*



Quand on sait l'attachement des foyers à revenus modestes à leur vieux Diesel sobre et endurant, la voie du décalaminage pourrait avoir plus d'effet sur l'amélioration de la qualité de l'air qu'une prime à la casse qui ne permet pas de se motoriser à moindre coût. A méditer.

Le journal des entreprises **rd** radio des entreprises Provence-Côte-d'Azur

FlexFuel ED. La PME dépollue les moteurs jusqu'en Asie

ajouté le 1 juin 2017 à 17h37

[Recommander 0](#) [Partager](#) [Twitter](#) [Share](#)

AA+



Spécialisée dans l'optimisation des performances et des consommations des moteurs, la cleantech sophilopolitaine se prépare à conquérir l'Asie tout en accélérant son développement en France et en Europe.

Flexfuel Energy Development (FFED) prend ses marques en Asie. A Hong Kong, au Vietnam et d'ici à cet automne en Malaisie, histoire de faire ses preuves avant d'aborder, conquérante, les terres prometteuses de l'Empire du Milieu et ses quelque 300-millions de véhicules. Il faut dire que la cleantech basée à Sophia-Antipolis s'attaque à une problématique de taille, la pollution automobile, qu'elle entend réduire avec sa technologie brevetée et certifiée Hy-Calamine. Un procédé de décalaminage moteur (essence et diesel), écologique et économique, puisqu'il s'affranchit des additifs chimiques communément utilisés pour privilégier l'injection d'hydrogène dans l'admission d'air. « Ce sont des stations mobiles fabriquées en France qui, en injectant de l'hydrogène dans les moteurs, nettoient les pièces encrassées. Ainsi nettoyés, les moteurs ne produisent plus de fumées noires, réduisent de moitié les émissions nocives et permettent d'économiser jusqu'à 15 % de carburant », explique Sébastien Le Pollès, son dirigeant, qui vient de contracter avec le n°1 vietnamien de la distribution de pièces automobiles pour l'installation de douze stations Hy-Calamine, dont deux adaptées aux bus et poids lourds. C'est le dernier fait d'armes de la filiale FFED Hong Kong, vitrine du savoir-faire de l'entreprise sophilopolitaine en Asie, qui travaille par ailleurs à la dépollution de la flotte de taxis hongkongais.



Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



Marché multiplié par quatre

Si l'Asie représente un axe de développement majeur pour la cleantech née en 2009, à la faveur du rapprochement des sociétés franciliennes Flexfuel Company et Ethanol Development, c'est toutefois l'Europe en général et la France en particulier qui devraient porter sa croissance à court terme, boostée par des évolutions législatives et réglementaires récentes. « La nouvelle loi de transition énergétique impose, dès 2018, un contrôle technique plus stricte en matière de pollution moteur. Aujourd'hui, on regarde l'opacité du véhicule, c'est-à-dire s'il fume ou pas. Demain, ce volet évoluera vers une analyse des cinq gaz qui aura pour conséquence, selon les estimations, de multiplier par quatre le nombre de véhicules retoqués pour des problèmes de pollution », indique le dirigeant. Lequel anticipe donc une explosion du marché qu'il adresse à ce jour au travers d'un réseau de 410 points de service partenaires (garages, concessionnaires, enseignes d'entretien type Speedy...), couplé à un système de navettes itinérantes dédiées aux flottes d'entreprise et de collectivité, et un positionnement écologique bien ficelé pour contrer les solutions concurrentes traditionnelles à base de produits chimiques. « Dépolluer avec un polluant, ça n'a pas de sens », insiste-t-il. Et le dirigeant de table sur un chiffre d'affaires 2017 de 4,5 millions d'euros contre 2,6 millions d'euros générés l'an passé (pour un bénéfice net de 400.000 euros).

Cap sur l'Europe

Pour ce faire, FFED entend s'appuyer sur trois leviers. Celui de l'effectif, d'abord, qui s'étoffera cette année d'une douzaine de commerciaux supplémentaires. Objectif : accélérer le recrutement de garages partenaires pour mailler l'ensemble du territoire. « Aujourd'hui nous en intégrons une trentaine par mois », précise-t-il.

Celui, ensuite, de l'Europe avec l'ouverture le 1er mars dernier d'une première filiale en Belgique. « Avec une typologie de parc automobile similaire à la France et plus de 15 millions de véhicules en circulation, le Benelux est un marché conséquent à proximité directe, qui subit comme tous les grands pays industrialisés des pics de pollution récurrents. L'implantation des stations de décalaminage a déjà commencé avec trois partenaires garagistes. L'objectif est d'en installer une centaine en 2017 », détaille Sébastien Le Pollès qui prévoit là-aussi l'embauche de dix salariés commerciaux, avant de dupliquer la démarche, début 2018, en Allemagne puis en Angleterre.

Boîtiers éthanol

Celui, enfin, des boîtiers de conversion bioéthanol (E85), la gamme de produits originelle développée par FFED, permettant « d'adapter les véhicules essence à cet agro carburant produit en France, propre et économique ». Une activité qui représente 10 à 15 % des facturations de FFED, appelée toutefois à monter en puissance grâce à l'homologation par la DGEC, au premier trimestre 2017, des boîtiers et de leur installation. « Face à la prolifération des ventes de boîtiers sur internet, l'Etat a jugé bon de définir un cadre juridique qui vise à réguler et sécuriser le marché en le professionnalisant ». Ce qui fait inmanquablement les affaires de FFED qui, avec plus de 120 garages partenaires, se revendique comme le premier réseau d'installation de boîtiers de conversion au bioéthanol. « On en pose aujourd'hui une soixantaine par mois. L'objectif, d'ici à la fin de l'année, est de porter ce chiffre à 1.000 ».



ACTUALITÉS

L'eCall routé vers les assistants

L'État vient d'habiliter les assistants à recevoir les appels d'urgence issus du système européen eCall. La facture sera payée par les assureurs, autorisés à orienter les clients vers leurs réseaux de remorquage et de réparation pour réduire les coûts sinistres. **P. 6**



TRANSPORT

Le débat sur le défapage refait son apparition

Coup de projecteur médiatique sur le défapage VI avec le témoignage d'un transporteur racontant comment il a installé un boîtier acheté sur le Net pour désactiver son Fap. De quoi relancer le scandale et le débat. **P. 61**

46 923
exemplaires

Mise en
distribution
certifiée



Numéro 48 | Juin 2017

METIERS

AUTO zeproS

zeproS.fr

P.18 ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

La formule antipollution des réparateurs



Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



1 Dans le cadre de l'Association Éco-Entretien à l'origine de cette mise en orbite de la prestation d'écodiag, l'analyseur 5 gaz Bosch X 822 ainsi que celui d'AVL sont les deux seules machines intégrant le logiciel EasyDiag à avoir été labellisé Éco-Entretien, via les tests Ifsttar.

2 Parmi les premiers à avoir commercialisé la prestation d'éco-entretien avec son Éco-Clean, Speedy a tiré les premiers constats sur 500 diagnostics réalisés : 28 % des véhicules étaient dans le vert, 32 % exigeaient un traitement chimique, 16 % une réparation et 24 % un traitement chimique et un remplacement.

3 Actuellement, seules les gammes de traitement et la station Spheretech ont obtenu le label Éco-Entretien après des tests Ifsttar. Bardahl, Wynn's, Métal 5... ont fait une demande de labellisation.

FOCUS ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

La formule antipollution de

Être à même de proposer une solution de remise à niveau des véhicules recalés pour pollution ! Les réparateurs ont jusqu'à 2019 pour se mettre en ordre de marche avec le soutien de leur enseigne et l'appui des labels Éco-Entretien et Éco-Révision.

Il reste deux ans aux pros pour passer en mode « éco-réparateur ». Si tout se passe comme prévu, en janvier 2019 sera effectif le contrôle renforcé des émissions de polluants lors du contrôle technique instauré par la loi sur la transition énergétique. Les contrôleurs techniques devront ainsi effectuer un diagnostic thermodynamique 5 gaz (ou éco-diagnostic) portant sur les niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone et de particules fines. Dix-sept centres de contrôle technique français ont testé pendant huit mois des protocoles d'analyseurs 5 gaz, remonté les données à l'Utac chargé d'élaborer un cahier des charges pour les équipements et de mettre en place un

référentiel commun de mesures. Mais les choses semblent plus compliquées que prévu, faisant craindre un nouveau report de sa mise en œuvre.

Un potentiel important

Sans attendre cette rampe de lancement, les acteurs du marché ont initié le déploiement d'offres de traitement pour la remise à niveau des moteurs encrassés affichant des taux d'émissions trop élevés, devenus poussiés et surconsommants. Selon la Fedac, ces véhicules représenteraient un potentiel de 4 millions d'entrées

atelier par an ! D'où l'accélération du déploiement des labels encadrant les offres de prestation préventive de décalaminage des véhicules sous l'égide de l'Association Éco-Entretien (*) – à l'origine de la démarche dans le cadre de la Fedac, sous l'impulsion de Jacques Riffart (Genelec) et du rapprochement voici déjà dix ans avec Spheretech – ou de l'Éco-Révision déployée par Diéséliste de France. Concrètement, l'enjeu est de privilégier la démarche préventive sur le curatif, et donc de se positionner en prescripteur-conseiller de l'automobiliste.

« La conversion en éco-réparateur n'est pas encore une évidence pour nombre de garagistes car la prestation n'est pas facile à vendre. Pourtant, ils vont devoir s'y mettre s'ils ne veulent pas se faire doubler lorsque le contrôle des émissions sera effectif », prévient un responsable de réseau. D'autant que les réseaux de marque constructeur ne sont pas encore entrés dans la démarche. Ce qui pourrait changer car le CNPA a monté un groupe de travail sur le sujet pour la plus grande satisfaction de l'Association Éco-Entretien, dont la mission est de mettre les pros au cœur de l'amélioration de la qualité de l'air, si chère au cœur de nos gouvernants par le bon entretien du parc roulant. ● ● ● ● ● (*) LAEE réunit : Fedac, Fnaa, SPP, Alliance Automotive Group, Autodistribution, Autolia, First Stop, Genelec, Groupe Laurent, Mobivia, Speedy...

Les organes ciblés

- **Système d'injection et d'admission d'air** : formation et accumulation de goudrons, suies et calamine sur les injecteurs, turbos, soupapes et têtes de piston.
- **Filtre à particule** : encrassé par les cendres et particules.
- **Vanne EGR** : grippée par les suies.
- **Catalyseur d'oxydation** : colmatage et obstruction.

GARANTIE

Le système d'alimentation plombe les coûts

Le coût moyen des réparations est passé de 498,40 € à 502 € par sinistre en 2016. En cause : la multiplication des systèmes électroniques qui augmente la probabilité de sinistre et le coût d'intervention, indique l'étude annuelle sur les contrats de garantie menée par CarGarantie (*). Cette année, les pannes sur le système d'alimentation sont particulièrement mises en évidence. Pour les VO, elles arrivent en deuxième position (derrière les pannes moteur, 22,9 % des cas) en matière de coût, à 18,1 %, mais en tête des fréquences de panne avec une augmentation de 0,3 % pour atteindre 19,6 %. Pour les VN, que ce soit sur le critère des coûts (20 %, + 7 points) ou de la fréquence (21,6 % contre 15,0 % en 2015), le système d'alimentation arrive en tête des éléments les plus

sujets aux pannes. Concernant les autres causes de pannes :

- Pour les VO, avec 17,7 %, l'installation électrique arrive en deuxième place des fréquences, suivie du moteur (3^e à 10,9 %) et l'électronique de confort (4^e à 10,4 %).
- Pour les VN, la part des pannes augmente sensiblement pour l'installation électrique qui affiche une progression de 0,8 % (2^e position, 17,5 %), de 3 % pour le système de refroidissement (3^e position, 11,3 %) et de 0,2 % pour l'électronique de confort (4^e position, 7,7 %).

(*). L'évaluation a porté sur 251 593 extensions de garantie pour VN et 688 824 garanties pour VO.



ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

FlexFuel recrute des garages-stations

Depuis dix ans, FlexFuel Energy Development (FFED) surfe sur les solutions de limitation des émissions polluantes. En 2007, il rebondit sur le développement du bioéthanol (E85) en France en développant son propre boîtier de conversion et en recrutant des garages installateurs. La PME rassemble assez rapidement un réseau de 120 garages partenaires qui ont installé 25 000 boîtiers. Depuis janvier dernier, FFED a élargi son offre en proposant de nouveaux boîtiers (certifiés et garantis cinq ans) compatibles avec les véhicules essence de dernière génération à injection directe. Objectif : monter à un millier de boîtiers installés par mois (contre moins d'une centaine aujourd'hui), boostés par la publication de l'arrêté d'homologation attendu d'ici l'été qui simplifiera l'obten-

tion de la nouvelle carte grise et l'ouverture des centres-villes aux véhicules équipés même en cas de pic de pollution.

Le décalaminage rentable

L'autre pilier de FFED : le développement d'une prestation de décalaminage. La PME présente sa station de décalaminage HyCalamine EGR Pilot proposée via une formule de location. « À raison de trois à quatre prestations facturées entre 65 et 95 € par mois, le loyer de 264 € HT est couvert », assure Sébastien Le Pollès, le P-DG. Trois ans après son déploiement, la machine est utilisée par 410 ateliers qui réalisent en moyenne 30 à 40 prestations par mois, « pour peu que le réparateur ait envie de vendre ce service », assure S. Le Pollès. Avec ces cartes en main, le jeune patron veut doubler cette année



Sébastien Le Pollès a de fortes ambitions de développement.

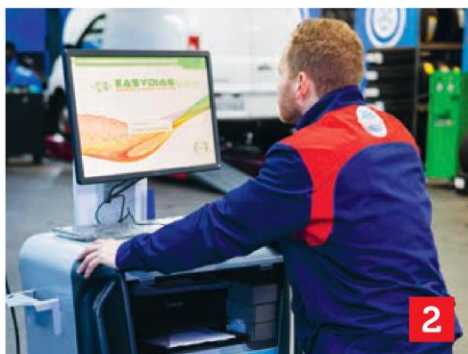
son CA 2016 qui a atteint 2,6 M€. Pour y parvenir, il doit passer son équipe de commerciaux terrain de 20 à 30 personnes et gonfler son réseau de garages partenaires. « Actuellement, nous recrutons 25 à 30 nouveaux partenaires par mois, nous devons passer à 40 recrutements mensuels pour atteindre d'ici 2019 le maillage de 4 000 garages nécessaire à la couverture des territoires. Notre démarche est d'intégrer une solution comparable à celle de l'éco-entretien. » FFED promet « un nouveau concept vraiment innovant qui va faire basculer le marché », présenté sur Equip Auto en octobre prochain. ●

TOUT LE MONDE AIME L'ODEUR DE LA VITESSE

NOUS VOULONS TOUS PLUS DE PERFORMANCE.
 Vous pouvez maintenant l'obtenir avec un filtre à air à haut-débit K&N conçu pour augmenter la puissance grâce à un flux d'air jusqu'à 50% supérieur. Commandez le vôtre en ligne ou chez votre revendeur, passez 5 minutes sous le capot et vous êtes prêt à partir.

SUPERIOR AIRFLOW. SUPERIOR PERFORMANCE.®

KNFILTERS.COM



2



3

ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

AUTO
19

FOCUS RÉSEAUX

Les enseignes mettent les gaz

Sous l'impulsion de l'Association Éco-entretien, Norauto et Speedy ont été les premiers à tester une offre pour leurs ateliers. Les autres réseaux d'indépendants ont vite embrayé. Où en sont-ils ?

Éco-Entretien annonce 350 labellisés ou en cours, dont un tiers sont des centres autos. « Le déploiement n'a commencé qu'en début d'année dans les garages indépendants », précise Jacques Rifflart, le président de l'association. Pour entrer dans la démarche, les réparateurs sont formés sur trois jours pour intégrer les process, doivent s'équiper d'un analyseur 5 gaz labellisé (Ifstar/AEE) et avoir obtenu la certification

« Privilégier le préventif sur le curatif »

Ecocert (230 € sur trois ans).

• Première à tester la formule de diagnostic et traitement des véhicules, **Norauto** propose depuis 2013 son offre Ecoperformance (29,90 €) proposée dans ses 376 centres (dont 280 intégrés). L'enseigne de Mobivia a investi 5M€ dans le programme (formation de 750 techniciens, achat et déploiement de l'analyseur de gaz, construction de systèmes d'évacuation d'air des centres...). Une vraie révolution culturelle pour les ateliers habitués à faire de l'entretien, mais qui ont dû entrer dans le moteur...

• **Speedy** totalise 500 ateliers Eco-Clean sur 2016. Axée préventif, l'enseigne impose aux techniciens de proposer systématiquement la prestation aux véhicules de plus de 80 000 km. Le tarif est de 29 € TTC pour les demandes spontanées du client ou 15 € en intégration dans les forfaits vidange. « Le diagnostic va monter en puissance dès cette année. Les 900 Eco-Clean déjà enregistrés sur les quatre premiers mois de l'année sont le signe de la prise de conscience des automobilistes », indique Idalina Neves, responsable formation au sein du réseau de centres autos.

• **Autodistribution** est en phase de construction de son offre commerciale, annoncée pour Equip Auto. Le groupement s'appuie sur 50 distributeurs engagés pour faire la promotion de l'Ultima X 822 de Bosch et

communiquer sur le concept global d'Eco-Entretien via des soirées techniques. Un impératif : avoir finalisé le déploiement le 1^{er} janvier 2019. « car avec le pré-diag, le client choisira toujours son garage de proximité ».

• Groupauto a démarré les tests en juillet dernier. À ce jour, un tiers des **Top Garage** et **Étape Auto** sont équipés d'une station de nettoyage (en l'occurrence Bardahl). La montée en puissance est plus marquée dans les centres autos, qui disposent en majorité d'une machine 5 gaz. Premier constat : la prestation reste difficile à vendre pour les réparateurs en dehors d'un pack Révision.

• Hors champ Éco-Entretien, Diéséliste de France a développé son propre concept, **Éco-Révision**, axé sur une logique préventive en intégrant la prestation à la première révision qui doit se faire dès la première année et non uniquement en suivant les préconisations constructeur. Le label Eco-Révision s'articule autour d'une fusée à trois étages : le Relais Conseil (traitement), le Point Contrôle (équipé d'un analyseur 5 gaz) et le Point Contrôle Technique (analyseur 5 gaz et offre en échange standard). « Une chaîne de compétences collaborative encourageant les échanges entre les garages labellisés. » Une quarantaine est équipée d'un analyseur 5 gaz. ●

es réparateurs

« Comme un corps humain malade, le moteur peut être soigné, soit par nettoyage (du FAP, des injecteurs, etc.), soit par un changement de pièces. Mais avant d'effectuer des prestations de traitement, il est impératif de débiter par un éco-diagnostic avec mesure des émissions. »

David Derégnaucourt,
DG de Sphérotech



CHIFFRES

73%

des véhicules diesel en parc sont en souffrance et plus conformes à leurs valeurs d'émissions d'origine.

20%

C'est la part de réduction des émissions polluantes que permet la prestation de décalaminage ou réparation. Elle permet également de faire baisser de 5 % la consommation de carburant.

20 à 30 €

C'est le surcoût estimé du diagnostic approfondi des émissions. La prestation de nettoyage affiche une moyenne de 80 €.

10000 €

C'est la marge nette pouvant être dégagée annuellement par un éco-réparateur sur la base de 5 entrées atelier par jour, dont 25 % ont accepté un éco-diagnostic débouchant sur un éco-entretien dans 10 % des cas (source : Éco-Entretien).



Les organisations multiplient actuellement les réunions d'information sur l'entretien écologique auprès des réparateurs.

FOCUS TRAITEMENT

Chimique ou hydrogène : les options ouvertes

Deux process sont disponibles pour le décalaminage. Le plus répandu est celui du nettoyage des circuits d'injection, d'admission et du FAP par injection de produits chimiques. Actuellement, seule la solution Spheredclean de Spheredtech a été labellisée Éco-Entretien après test de l'Ifsttar. Bardahl, avec sa station Eco-Nettoyage Moteur ou encore Métal 5 et Wynn's avec

son équipement MultiServe ont fait une demande de validation. L'autre option est le nettoyage par injection hydrogène dans l'admission d'air dont le parcours doit assurer la régénération des pièces motrices. On citera notamment FlexFuel et sa station Hy-Calamine EGR Pilot ne nécessitant que l'adjonction d'eau pour fonctionner (lire aussi page 38). S'il n'existe pas de solution

miracle, cette technique a ses adeptes – « on n'utilise pas de produits chimiques, c'est cohérent avec la démarche » – mais a ses limites, selon Jacques Riffart (AEE). « Elle traite les conséquences mais pas la cause. Cela fonctionne bien pour tout ce qui est post-injection, mais n'agit pas sur l'injecteur. A contrario, le chimique peut tout résoudre dans la limite d'un niveau d'encrassement. »

TECHNIQUE

Quand préconiser le remplacement ?

Lorsque l'appareil de mesure détecte un début de dérive du traitement des fumées, le réparateur peut prescrire un nettoyage. Si la dérive est confirmée, il faudra soit réparer, soit remplacer les pièces touchées. « Le professionnel doit être force de proposition, en fonction de l'usage du véhicule », affirme Pascal Sigrist, responsable technique de Diéséliste de France. Un véhicule qui parcourt de longues distances s'encrassera moins qu'en milieu urbain. Mais même dans ce cas, une vanne EGR peut vivre aussi longtemps que la voiture. En revanche, le catalyseur devra être changé. Dans tous les cas, les prescriptions des constructeurs, basées sur une utilisation optimale du véhicule, correspondent rarement à la réalité.

FOCUS DIAGNOSTIC

Quatre analyseurs 5 gaz en lice

L'Utac a confié les prototypes de cinq analyseurs (fournis par Actia Automotive, AVL DiTest, Bosch, Capelec et Fog Automotive) à dix-sept centres de contrôle technique chargés de les tester en conditions réelles sur neuf mois. Actuellement à l'étude, les résultats devraient déboucher cet été sur la rédaction d'un cahier des charges à suivre par les équipementiers. « Dans l'idéal,

l'analyseur permettra de mesurer à la fois l'émission des cinq gaz (CO, CO₂, NOx, HC, O₂) et des particules sur les véhicules diesel et essence. L'objectif est de proposer une machine permettant des tests d'une demi-heure coûtant 10 à 20 € », précise Geoffrey Michalak, DG adjoint technique de Dekra. Ainsi, si les modèles Bosch et AVL sont proches, avec le même logiciel (conçu par

Spheredtech), celui de Fog est limité aux moteurs essence et celui d'Actia est lié à un banc de charge... Ce dernier, trop coûteux – 30 000 à 50 000 € – par rapport une machine Bosch dont le prix catalogue est passé de 9 000 à 7 500 €, risque d'être recalé. L'Association Éco-Entretien a d'ores et déjà labellisé les analyseurs Bosch et AVL équipés du logiciel Spheredtech. ●

FOCUS TÉMOIGNAGE

« Jouer le rôle de conseil de son client »



« Pour éviter à nos clients de grosses réparations, il est impératif de les "éduquer" à bien entretenir leur véhicule diesel et notamment à intégrer un décalaminage régulier », explique Amar Souarit.

À la tête de deux Bosch Car Service dans les Yvelines, Amar Souarit est éco-réparateur depuis toujours sans le savoir. « En tant que spécialiste du diesel, je dois expliquer à mes clients comment bien entretenir leur véhicule pour éviter les pannes, d'autant que la qualité du carburant a reculé. J'ai donc toujours conseillé la vidange annuelle pour ceux qui roulent beaucoup et préconisé le traitement du véhicule qui a 120 000 km. » L'arrivée de l'analyseur 5 gaz est une bénédiction. « C'est génial. La machine nous éclaire (codes procédures, codes défauts...) et dicte le procédé. Cela permet d'argumenter sur des bases concrètes ! » Labellisé « Point de Contrôle » Éco-Révision, il a intégré le process complet qui théorise ce qu'il faisait déjà avant. Dès l'entrée du client dans l'atelier, il l'interroge

sur son ressenti (perte de puissance, augmentation de la consommation...), ensuite vient la phase de diagnostic, puis la préconisation de traitement « carbon-clean » (hydrogène).

Éduquer l'automobiliste

« La démarche est préventive et je préviens le client que le décalaminage peut ne pas suffire. Il comprend. Car le nettoyage a ses limites et est inopérant lorsque les organes sont complètement colmatés ou obstrués. » Il estime réaliser cinq à huit nettoyages par jour (facturés 65 € HT chacun). « De fait, très souvent les clients viennent me voir lorsqu'ils ont un problème sur leur véhicule. Et ceux qui viennent pour une révision acceptent le nettoyage à 90%. Mais, bien "éduqués", certains de mes clients fidèles réclament leur traitement. » ●

CHIMIQUE



BARDHAL A INSTALLÉ 5 000 STATIONS ÉCO-NETTOYAGE MOTEUR et se déploie au rythme d'un millier de machines supplémentaires par an. Elle est proposée autour de 2 500 € HT.

ÉCO-DIAGNOSTIC



L'ANALYSEUR 5 GAZ SPÉCIFIQUE ÉQUIPÉ DU LOGICIEL EASYDIAG développé par Spheredtech effectue un bilan complet des dysfonctionnements de combustion du système d'injection.

HYDROGÈNE



LA MACHINE HY-CALAMINE EGR PILOT DE FLEXFUEL est proposée en formule de location à 264 € HT par mois. Trois à quatre prestations facturées 65 à 95 € permettent de couvrir le loyer.



FlexFuel recrute des garages-stations

Publié par **ZePros** ZePros News Par **Caroline Ridet**

16/05/17 à 15:26 - Mise à jour le 17/05/17 à 10:28 dans le club **Automobile** +

Depuis dix ans, FlexFuel Energy Development (FFED) surfe sur les solutions de limitation des émissions polluantes. En 2007, il rebondit sur le développement du bioéthanol (E85) en France en développant son propre **boîtier de conversion** et en recrutant des garages installateurs. La PME rassemble assez rapidement un réseau de 120 garages partenaires qui ont installé 25 000 boîtiers. Depuis janvier dernier, FFED a élargi son offre en proposant de nouveaux boîtiers (certifiés et garantis cinq ans) compatibles avec les véhicules essence de dernière génération à injection directe. Objectif : monter à un millier de boîtiers installés par mois (contre moins d'une centaine aujourd'hui), boostés par la publication de l'arrêté d'homologation attendu d'ici l'été qui simplifiera l'obtention de la nouvelle carte grise et l'ouverture des centres villes aux véhicules équipés même en cas de pic de pollution.

Le décalaminage à l'hydrogène : l'autre alternatif de traitement de l'éco-entretien

L'autre pilier de FFED : le développement d'une prestation de décalaminage. La PME développe sa station de décalaminage Hy-Calamine EGR Pilot proposée via une formule de location. « **À raison de trois à quatre prestations facturées entre 65 et 95 € par mois, le loyer de 264 € HT est couvert** », assure Sébastien Le Pollès, le P-DG. Trois ans après son déploiement, la machine est utilisée par 410 ateliers qui réalisent en moyenne 30 à 40 prestations par mois, « **pour peu que le réparateur ait envie de vendre ce service** », assure S. Le Pollès. Avec ces cartes en main, le jeune patron veut doubler pour cette année son CA 2016 qui a atteint 2,6 M€. Pour y parvenir, il doit passer son équipe de commerciaux terrain de 20 à 30 personnes et gonfler son réseau de garages partenaires. « **Actuellement, nous recrutons 25 à 30 nouveaux partenaires par mois, nous devons passer à 40 recrutements mensuels pour atteindre d'ici 2019 le maillage nécessaire de 4 000 garages nécessaire à la couverture des territoires. Notre démarche est d'intégrer une solution comparable à celle de l'éco-entretien.** » FFED promet « **un nouveau concept vraiment innovant qui va faire basculer le marché** », présenté sur Equip Auto en octobre prochain.

Caroline Ridet



Sébastien Le Pollès a de fortes ambitions de développement pour FlexFuel grâce notamment au déploiement de son concept de décalaminage.

Mots-clés : #Automobile - Entretien - Réparation

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



DÉCISION ATELIER

LE MAGAZINE DE LA RÉPARATION ET DU SERVICE AUTOMOBILE



- Après-Vente
- Carrosserie
- Produits
- Réseaux
- Marché VO
- Technologie
- Poids Lourds
- Nos événements



MOOG garantit 3 ans toutes ses pièces de châssis et ses roulements de roue ! *

* Voir conditions: www.moogproducts.fr



MOOG VOUS SIMPLIFIE LA VIE

Décision Atelier > Après-Vente > Services

Flexfuel Energy Development rejoint le CNPA

Publié le 26 juin 2017 par [Fabio CROCCO](#).

Flexfuel Energy Development annonce rejoindre le Conseil national des professions de l'automobile pour apporter son expertise en matière de dépollution moteur.

Flexfuel Energy Development va apporter au CNPA son expertise écoresponsable en matière de dépollution moteur.

Flexfuel Energy Development (FFED) rejoint le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA).

Présidé par Sébastien Le Pollès, FFED est spécialisé dans l'optimisation des performances et des consommations des moteurs. Ses domaines d'expertise portent à la fois sur le

VIDEO À LA UNE



[Toutes les vidéos](#)

NEWSLETTER

Inscrivez-vous à notre newsletter bi-hebdomadaire

DECISION ATELIER PL
1an d'abonnement

- Le magazine
- + 1 supplément
- + La newsletter mensuelle
- + Le site dédié



nettoyage des moteurs par l'injection de gaz (hydrogène et oxygène) et sur les boîtiers de conversion bioéthanol pour tout véhicule à injection électronique.

Mobilité responsable

Au sein du pôle Contrôle Maintenance et Réparation de l'organisation syndicale, FFED participera à la cohérence et à la légitimité de l'action du CNPA, qui intègre l'écologie au sein de ses métiers dans une logique de mobilité responsable.

Pour Francis Bartholomé, président national du CNPA, « l'adhésion de Flexfuel Energy Development contribue pleinement à l'ambition écologique que porte le CNPA pour la filière. Le CNPA entend être force de propositions pour l'émergence d'une mobilité responsable, accessible à tous. Les solutions existent, et ce sont nos métiers qui en sont les acteurs ».

Mots clefs associés à cet article : [Environnement](#), [CNPA](#)



RECHERCHE

Rechercher sur le site

Tapez votre recherche ici...

DECISION ATELIER

10 n° + 4 suppléments réservés aux abonnés
+ La newsletter bi-hebdomadaire
+ Le site web



AUTO INFOS

Au sommaire de mai 2017

Le monde de l'auto : les constructeurs tissent leur toile sur les réseaux sociaux

- Interview : Yves Pasquier-Desvignes, président de Volvo Cars France
- Portrait : Philippe Bouchard, président de Call Win
- Dossier après-vente : garantie : des formules aux avantages multiples pour les distributeurs
- Coup de fil SAV : Xavier Riva, directeur après-vente de Toyota France

Edito | Découvrir

Disponible sur App Store

Abonnez-vous !

Actualités | Contrepoints | Emploi | Equip' Garage | Newsletter | Magazine

[Accueil](#) > [Actualités](#) > [Après-vente](#) >

En partenariat avec le

Mercredi 28 juin 2017

Flexfuel Energy Development rejoint le CNPA

par Frédéric MARTY

La société spécialisée dans la dépollution adhère au CNPA au sein du pôle Contrôle maintenance et réparation.

La firme Flexfuel Energy Development (FFED) vient d'annoncer son adhésion au CNPA. Elle intègre le pôle **Contrôle maintenance et réparation**. Une arrivée bienvenue dans la perspective d'un durcissement du contrôle technique en matière de rejets polluants. En effet, la dépollution moteur est l'une des spécialités de la société dirigée par Sébastien Le Pollès. Son système breveté Hy-Calamine EGR Pilot pourrait représenter une solution face aux nombreux véhicules qui risquent d'être recalés dans le cadre du futur contrôle technique. Sa solution représente également une alternative à celle proposée par la Feda dans le cadre de son programme d'Eco Entretien. Pour Francis Bartholomé, président national du CNPA, « l'adhésion de Flexfuel Energy Development contribue pleinement à l'ambition écologique que porte le CNPA pour la filière. A l'aune de ce nouveau mandat présidentiel, le CNPA entend être force de propositions pour l'émergence d'une mobilité responsable, accessible à tous. Les solutions existent et ce sont nos métiers qui en sont les acteurs ».



Inclus :
vos accès à Atelio Doc
Découverte !

RTA
E-T-A-I

Articles les plus lus en ce moment :

1. [XVIIIème édition des Masters Auto Infos : concentration et digitalisation de la distribution automobile](#)
2. [Nouvelles mobilités : Groupama adapte sa formule d'assurance automobile](#)

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



JR Rechange & Réparation
Le portail du Journal de la Rechange & de la Réparation

Rechercher sur le site  Recherche avancée

RECHANGE ATELIER FOURNISSEURS **SERVICES** EMPLOI BASE DE DONNÉES LE KIOSQUE [Abonnez-vous !](#) [Votre compte](#)

SERVICES Par Mohamed Aredjal, le 29/06/2017

DÉPOLLUTION : FLEXFUEL AVANCE SES PIONS

FlexFuel prendra les routes de France cet été pour mener une opération autour de la dépollution avec l'association 40 millions d'automobilistes. L'occasion pour le spécialiste du décalaminage moteur de se préparer à l'explosion du marché avec le durcissement du contrôle technique.



Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes et Sébastien Le Pollès, dirigeant de Flexfuel, lancent leur opération dépollution.

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017



Alors que le contrôle technique devrait se renforcer dès 2018 pour intégrer le diagnostic cinq gaz, tous les spécialistes de la dépollution moteur fourbissent leurs armes pour prendre pied sur un marché en plein essor. Parmi eux, **Flexfuel Energy Development (FFED)** vient de se distinguer en nouant un partenariat avec l'association **40 millions d'automobilistes**.

Pour sa prochaine tournée estivale, cette dernière a décidé de s'allier à la start-up fondée par **Sébastien Le Pollès** pour promouvoir ses solutions de décalaminage par injection d'hydrogène et, plus globalement, tous les services pour réduire efficacement la pollution automobile. Ce parcours les mènera de Lille à Nice, au cours d'un trajet en 11 étapes, du 29 juin au 28 juillet. *"C'est le bon moment pour aborder ce sujet auprès du grand public que nous pouvons sensibiliser à ces questions par le simple intérêt financier : un décalaminage, c'est une économie de carburant de 10 à 12% pour un coût de 69 euros"* affirme **Pierre Chasseray**, délégué général de l'association.

La Hy-Calamine v4 à Equip Auto

En marge de cette opération, Flexfuel entend aussi populariser ses solutions auprès des ateliers, relais indispensables de son action auprès des automobilistes. C'est dans cette perspective que l'entreprise vient de rallier le **CNPA**, au sein du pôle contrôle maintenance et réparation. FFED n'exclut pas non plus d'y participer activement à la réflexion en cours sur un éventuel programme autour de la dépollution moteur... *"Nous espérons y faire reconnaître notre expertise avec notamment notre technologie brevetée Hy-Calamine EGR Pilot et notre vingtaine de techniciens"*, indique Sébastien Le Pollès.

Un savoir-faire que FFED ne manquera pas de partager à l'occasion du Salon Equip Auto (17 au 21 octobre) auquel il participera. Parmi les nouveautés présentées pendant la manifestation, Flexfuel y dévoilera la nouvelle génération (V4) de sa station de décalaminage Hy-Calamine. L'équipement est aujourd'hui présent chez 500 réparateurs français. Un maillage qui ne satisfait pas encore Sébastien Le Pollès. *"Une trentaine de centres nous rejoignent chaque mois et nous espérons bien atteindre les 4000 garages en 2019"*, conclut le dirigeant.



autoactu.com
l'information automobile professionnelle

Location avec Option d'Achat (LOA)¹⁾ Pack Excellence²⁾ OFFERT ENTRETIEN GARANTIE

le journal le club événements statistiques offres d'emploi annonces

les dernières actualités archives de la lettre autoactu.com news sondages mon abonnement à la lettre quotidienne

de 15h00 à 18h30 • Conférence suivie d'un cocktail
organisée par **autoactu.com** **DataNeo** **WAYS**

Equipementiers - 30/06/2017

L'arrêté sur les boîtiers de conversion au bioéthanol (E85) bientôt en consultation publique

Le projet d'arrêté définissant le cadre légal pour l'installation de boîtiers flexfuel transformant des moteurs essence en E85 devrait être publié la semaine pour consultation publique la prochaine avec plusieurs mois de retard.

Le précédent gouvernement n'aura pas tenu sa promesse et l'arrêté encadrant la commercialisation et l'installation de boîtiers permettant à des moteurs essence de fonctionner avec du biocarburant (E85) n'a pas été publié en avril comme prévu. Ensuite, les élections présidentielle et législatives ont encore retardé sa publication. L'attente touche cependant à sa fin nous a assuré **Sébastien Le Pollès**, président de la société FlexFuel Energy Development (FFED).

"Le projet d'arrêté doit être mis en ligne pour consultation publique (*) mercredi 5 juillet pour 3 semaines", nous a dit Sébastien Le Pollès qui a participé aux travaux d'élaboration de cette réglementation menés par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC).

Cet arrêté définira notamment la procédure d'homologation de ces boîtiers et les obligations de formation des professionnels, nous a dit Sébastien Le Pollès. L'arrêté donnera enfin un statut officiel à ces véhicules (dont la carte grise devra être modifiée) pour qu'ils ne rencontrent plus de problèmes de garantie constructeur ou au contrôle technique.

FlexFuel Energy Development (adhérent du CNPA depuis un an) commercialise actuellement ce boîtier de conversion à travers un réseau de professionnels formés et estime que la mise en place de ce nouveau cadre législatif fera décoller ce marché qui est toléré malgré l'absence d'une réglementation spécifique. Cet arrêté définit les tests en fonctions des systèmes d'injections (injection indirecte, injection directe), de la norme Euro du véhicule et du nombre de CV. "Nous avons passé le premier test et notre boîtier pour les véhicules à injection directe de moins de 7 CV a été homologué sur tous les paramètres", nous a dit Sébastien Le Pollès.

Les tests (qui seront réalisés par l'Utac) vérifient notamment que les émissions de CO2 et de polluants du véhicule transformé respectent ses normes d'origine. Pour autant, les émissions de particules sont nettement réduites, tandis que les émissions de CO2 sont elles aussi en baisse. "L'éthanol ne produit aucune émission de particules et pour les moteurs à injection indirecte les particules émises sont celles des 15% d'essence. Pour les moteurs à injection directe le nombre de particules est divisé par 3", nous a dit **Nicolas Kurtsoglou**, ingénieur, responsable carburants du Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (SNPAA). Les émissions de CO2 sont aussi en net recul : légèrement en sortie de pôt et surtout par l'utilisation de la biomasse. "Chaque litre de bioéthanol a un certificat de durabilité. Dans l'Union européenne la réduction de CO2 est de 66% pour 1 litre de bioéthanol par rapport à litre d'essence", souligne Nicolas Kurtsoglou.

A cet intérêt environnemental s'ajoute un intérêt économique pour l'automobiliste. Le prix à la pompe de l'E85 se situe autour de 0,7 €/l, tandis que le SP95 E10 est autour de 1,3/1,5 €/l, soit un rapport de 1 à 2. Malgré une surconsommation de l'ordre de 25%, le gain net les économies réalisées permet de financer le coût d'installation du boîtier de l'ordre de 600€/700€.

Florence Lagarde

Club autoactu.com
Indiquez votre email
Adhérez au Club pour 375 € h.t. pour 1 an 600 € h.t. pour 2 ans

(*) <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/energies-et-climat-r4.html>

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse FLEXFUEL,
Paris le 4 juillet 2017