

REVUE DE PRESSE - MAI 2019

6 articles et 1 radio :

- **Presse Nationale**

- **Le Figaro** - 28 mai 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>

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **Var Matin** - 13 mai 2019 - *Le décalaminage des moteurs par hydrogène intéresse la Marine*

<https://www.varmatin.com/economie/le-decalaminage-des-moteurs-par-hydrogene-interesse-la-marine-381871?t=YzBhYWJmYmlyZTUzYWQ0MTMwMjg1ZWQ3MjdjMzU2NGFfMTU1NzczMzAyMzMyNF8zODE4NzE%3D&tp=viewpay>

- **L'Essor Isère** - 23 mai 2019 - *La Tour-du-Pin : coup de pouce aux automobilistes*

<https://www.essor38.fr/la-tour-du-pin-coup-de-pouce-aux-automobilistes-24592.html>

- **Info Magazine (Clermont-Ferrand)** - 27 mai 2019 - *La revanche du Superéthanol*

<http://www.info-mag-annonce.com/journal/blog/puy-de-dome/pdd-actualites/la-revanche-du-superethanol/227592>

Cf annexe

- **Le Midi Libre** - 28 mai 2019 - *Lozère : le carburant bioéthanol E85 s'apprête à débarquer dans le département*

<https://www.midilibre.fr/2019/05/28/lozere-le-carburant-bioethanol-e85-sapprete-a-debarquer-dans-le-departement,8225812.php>

- **Presse Spécialisée Auto**

- **Auto Plus** - 24 mai 2019 - *Nouveau contrôle technique, ne vous faites pas piéger !*

Cf annexe

- **Radio**

- **RJFM (radio locale de Montluçon)** - 15 mai 2019 - *Interview - Un garage Montluçonnais propose l'installation de kits de conversion au bioéthanol*

<http://www.rjfm.net/news/un-garage-montluconnais-propose-l-installation-de-kits-de-conversion-au-bioethanol-4598>



La revanche du superéthanol

C'est l'histoire d'un petit boîtier synonyme de grandes économies. Son tarif varie entre 700 et 1200 € pose comprise. Une somme, certes. Mais une fois la voiture équipée, le prix du plein est divisé par deux ou trois. Et pour cause : à la pompe,

semble du cycle de production, il permettrait de réduire de 50 % les émissions de gaz à effets de serre. Autant d'arguments qui ont poussé le Gouvernement à pratiquer un abattement à 40% pour calculer son malus... Précisons que l'essentiel du bioéthanol consommé en

France est produit... en France, notre pays étant champion d'Europe en la matière. Rouler au superéthanol, c'est aussi défendre (en circuits courts) une filière représentant 9.000 emplois agricoles ou industriels. Les inquiétudes - légitimes - concernent la « concurrence » avec les cultures alimentaires. Pour l'heure, ce n'est pas le cas : la production représente moins de 1 % de la surface agricole du pays.



L'E85 est produit à partir de betteraves à sucre et de céréales



A Clermont-Ferrand comme ailleurs, l'E85 est deux à trois fois moins cher que le SP95-E10

ÉCOLOGIQUE MAIS...

« Le problème, c'est la généralisation. Si tout le monde s'y met, à un moment donné, ça va coïncider » avertit Nicolas Bonnet, adjoint EELV à l'écologie urbaine à Clermont-Ferrand. Il rappelle également que les cultures des agrocarburants sont consommatrices d'engrais, de pesticides, d'eau. Pour lui, ce n'est donc pas un carburant vert ni même biologique. « Il n'existe

et 14 dans le Puy-de-Dôme (voir par ailleurs).

Pour répondre à la demande, les constructeurs envisagent de sortir davantage de véhicules compatibles. En attendant, de plus en plus de garages se lancent dans la pose de kits. Flexfuel, un des trois acteurs du marché avec Biomotors et ARM Engineering, dispose de 15 partenaires dans le département, à l'image d'Auvergne Auto Sport à Courmon d'Auvergne. « Ça prend bien. On sent de la demande et de l'engouement. Le premier critère, c'est le prix. Un plein coûte au moins deux fois moins cher. Un client m'a confié sa voiture après avoir vu le tarif affiché dans un hypermarché à Clermont-Ferrand » souligne Thomas Farhat, le responsable du garage, qui envisage de recruter pour répondre (entre autres) à cette nouvelle demande. D'un point de vue écologique, ce spécialiste se dit « davantage convaincu » par le superéthanol que par l'électrique. Inutile de préciser à quoi roulera sa prochaine voiture...

(Précisons qu'il n'y a pas de production de bioéthanol à la sucrerie de Bourdon, menacée de fermeture. 96 emplois sont en péril.)

> Emmanuel THEROND.

Depuis l'homologation des boîtiers de conversion pour véhicules essence, les ventes de ce biocarburant économique explosent. Et le Puy-de-Dôme n'échappe pas au phénomène.

L'automobiliste peut mettre dans son réservoir du E85 ou superéthanol. Un carburant vendu en moyenne à 0,68 € le litre. Malgré une surconsommation d'environ 20 % par rapport au SP95-E10, l'économie moyenne est de l'ordre de 500 € pour 13.000 km parcourus. En plus, la carte grise est gratuite. Dommage qu'Auvergne-Rhône-Alpes ne subventionne pas l'achat de boîtiers de conversion, comme le font d'autres Régions... Malgré ce bêrnol, la transformation reste donc rentable en quelques mois seulement.

« UN TRÈS BON PLAN TANT QUE... »

Le superéthanol, carburant du pouvoir d'achat ? « C'est un très bon plan, tant que le Gouvernement tient sa promesse de le laisser détaxé. Mais il ne faut jamais faire confiance au Gouvernement ! » ironise Patrice Vergès, historien de l'automobile et ancien rédacteur en chef d'Info Magazine. L'autre avantage, c'est qu'on peut le mélanger avec de l'essence. Le boîtier sert précisément à « détecter » la proportion d'éthanol injecté pour adapter le fonctionnement du moteur. Impossible donc de se retrouver en panne sèche faute de station... Un argument supplémentaire plaide en faveur du E85 : l'écologie. Il contient en effet entre 65 et 85 % d'éthanol, produit à partir du sucre des betteraves et de l'amidon des céréales. Le reste, c'est de l'essence. Il s'agit donc d'un carburant majoritairement renouvelable. À écouter les industriels, il est aussi moins polluant : sa combustion n'émettrait quasiment pas de particules. Et sur l'en-

pas de motorisation magique » insiste-t-il. Mais l'Élu clermontois admet que le critère du prix est très intéressant. Lui-même hésiterait à franchir le pas s'il en avait besoin...

Certes, d'un point de vue environnemental, l'E85 n'est sans doute pas parfait. Mais visiblement, il reste quand même « moins pire » que ses cousins fossiles, ce qu'a confirmé le magazine « L'Argus » dans un article d'avril 2018. « Malgré la levée de boucliers qu'il a suscitée il y a une dizaine d'années, le superéthanol E85 est bien un carburant plus écologique que l'essence, le gasoil et même le GPL » écrit le journaliste, précisant que les pratiques culturales s'améliorent.

DE PLUS EN PLUS DE STATIONS

Plus vert et vertueux, l'E85 a pourtant mis du temps à décoller. La faute à quoi ? Au diesel, présenté comme incontournable. Mais aussi à l'absence d'homologation des boîtiers de conversion. Une incongruité corrigée en décembre 2017. Depuis, les ventes décollent. L'E85 affiche une croissance record de 55 % en un an. Une tendance qui ne date pas d'hier. Rien que dans le Puy-de-Dôme, les ventes ont progressé de 32 % entre 2016 et 2017 et sa part de marché dans l'essence (encore très faible) est passée de 1,70 % à 2,20 %. Et c'était avant l'homologation des boîtiers... Longtemps parcellaire, le réseau de distribution se muscle lui aussi, avec 1.100 stations recensées en France, dont 126 dans la région Auvergne-Rhône-Alpes

14 stations dans le Puy-de-Dôme

- **E.Leclerc, Clermont-Ferrand**, 175 bd Gustave-Flaubert
- **E. Leclerc, Clermont-Ferrand**, 2 rue Georges-Besse
- **Auchan Nord, Clermont-Ferrand**, bd Etienne-Clementel
- **Intermarché, Blanzat**, ZA de la Fontaine
- **Intermarché, Ceyrat**, 10 av. de Royat
- **Carrefour, Châtel-Guyon**, 1 rte de Riom
- **Total Access, Aubière**, 10 av. du Roussillon
- **Indépendant, Lezoux**, rte de Clermont
- **Super U, Arlanc**, rte de Beurrière
- **Indépendant, Marignies**, rond-point sud - rte de Clermont
- **Total, Gerzat**, allée de Fontchenille
- **Intermarché, Combronde**, 131 av. Etienne-Clémentel
- **Total Access, Issoire**, 61 av. John-Fitzgerald-Kennedy
- **Intermarché, Bourg-Lastic**, CD 987 - rte de Lastic



Thomas Farhat, responsable d'Auvergne Auto Sport à Courmon, s'est lancé dans la pose de kits, convaincu par le produit



Longtemps parcellaire, le réseau de distribution se muscle, avec 1.100 stations en France, dont 126 dans la Région et 14 dans le Puy-de-Dôme

Info Magazine - Clermont-Ferrand

Le dossier de la semaine

Nouveau contrôle technique // Ne vous faites pas piéger !

Les quatre autres motifs les plus fréquents de contre-visite

Avec ces quatre autres raisons de recalage, qui sont en forte hausse par rapport à l'ancien contrôle technique, c'est en moyenne 1 voiture sur 20 qui est refusée. Pas négligeable !

1 LA POLLUTION 1 auto recalée sur 14

→ Soit + 56% depuis le nouveau contrôle

Emission hors norme de fumées à l'échappement

Une présence excessive de monoxyde de carbone (CO) envoie en contre-visite. Idem avec les rejets d'hydrocarbures et les fumées des diesels. Autres motifs d'être recalé : l'impossibilité de contrôler l'échappement qui fuit ou, nouveauté, un message, via la prise diagnostic OBD, de dysfonctionnement important des émissions gazeuses (sonde lambda ou catalyseur HS).



Fuites de liquide

Désormais, toute perte de fluide (à l'avant comme à l'arrière), sauf l'eau, est considérée comme dangereuse pour l'environnement et les autres usagers de la route. Si un goutte-à-goutte régulier est constaté, c'est contre-visite.

2 LE FREINAGE 1 auto recalée sur 16

→ Soit + 36% depuis le nouveau contrôle

Déséquilibre notable au freinage, ou frein à main inefficace

Usure prématurée d'un des éléments de freinage sur l'une des quatre roues, mauvaise fixation des plaquettes ou, plus rare, pistons grippés, rendent instable une voiture au freinage. Le contrôleur ne fait pas de cadeau à une auto qui souffre de tels problèmes. Même chose avec un frein à main qui ne fonctionne plus suffisamment course trop longue, câble grippé, etc.).



Disques, plaquettes et tambours usés

Un classique qui apparaît cependant encore plus avec le nouveau CT (1,70% de recalage par rapport à l'ancien (0,79%), soit environ 1 auto sur 50 depuis mai 2018).

3 LA VISIBILITÉ 1 auto recalée sur 34

→ Soit + 71% depuis le nouveau contrôle

Lave-glace inopérant ou balai(s) d'essuie-glace défectueux

Ces défauts, qui s'étaient pas sanctionnés avec l'ancien contrôle, ont envoyé 1 auto sur 50 en contre-visite avec le nouveau.



Problèmes de pare-brise ou de rétroviseurs

Maintenance, c'est sur toute la surface balayée par les essuie-glaces (l'espace de plus de 30 cm ou un impact de 3 cm, soit plus qu'une pièce de 2 €). Curieusement, le nombre de contre-visites liées au pare-brise n'a pas évolué, contrairement à celles sanctionnant les miroirs endommagés ou absents qui ont augmenté de moitié.

4 LA DIRECTION 1 auto recalée sur 35

→ Soit + 40% depuis le nouveau contrôle

Causes multiples

Une usure excessive des articulations de direction, du jeu sur des organes qui devraient être fixes, et surtout l'absence ou la détérioration du caoutchouc amortisseur, ont fait augmenter le taux de contre-visites sur la seule trimétrie de direction.



Défaut d'étanchéité du boîtier ou crémaillère de direction

En étant "plus large" sur l'étanchéité générale de la direction, le nouveau CT a fait doubler le nombre de voitures recalées en un an !

D'AUTRES PIÈGES À ÉVITER

Ils n'ont pas fait beaucoup de "victimes", mais ces changements introduits avec le nouveau contrôle technique restent notables et peuvent envoyer en contre-visite les automobilistes non avertis.

Batterie : juste posée sur son socle avec un risque de court-circuit, vous devez revenir en l'ayant correctement fixée.

Témoins au tableau de bord : ceux d'alerte d'Adi, ABS, ESP, ceinture non attachée, etc. doivent s'éteindre après démarrage. Faute de quoi, vous serez obligé de faire réparer l'une d'elles, c'est à partir de 35 €, un calculateur de 500 à 3500 €, afin de revenir montrer votre patte blanche.

Bruit : échappement, turbo, ou n'importe quel élément mécanique du moteur, émettant un bruit trop important envoyé à l'oreille en contre-visite.

Siège : il doit rester immobile une fois réglé et tenir son blocage. Sinon, le défaut "critique" immobilise l'auto dès la fin de la journée.

Chassis : la corrosion ou la déformation de tout élément structurel (longerons, plancher, berceau moteur, etc.) est désormais critère de refus. L'état des soudures est également pris en compte. Si vous avez une voiture "véhiculée", ça pourrait bien concerner.

1^{er} juillet 2019 : Contrôle sévère des fumées du diesel

FAUT-IL S'EN INQUIÉTER ?

Initialement prévue pour le 1^{er} janvier 2019, puis repoussée au 1^{er} juillet pour calmer le mouvement des Gilets jaunes, cette initiative France-France va rendre plus stricte la mesure de l'opacité des fumées du diesel. De quoi trembler ? Oui et non. Explications.

Ce qui va changer

Le contrôle à l'opacimètre ne se fera plus sur des critères réglementaires (0,7 à 2* en fonction du moteur turbo/atomé et de l'année de mise en service), mais d'après la valeur d'homologation constructeur, inscrite sous le capot ou côté portière conducteur, beaucoup plus basse (jusqu'à 0,1 sur certaines VW, Skoda, Seat et Audi). Cette donnée officielle concerne 90% des pare-diesel vendus entre 2005 et 2007 et tous ceux depuis 2008. En l'absence d'indication sur l'auto,

le contrôleur se base sur l'ancienne valeur administrative, plus cool.

Pour un diesel avec filtre à particules, OK

En option depuis 2000 (Peugeot 607) et obligatoire à partir de janvier 2011 (norme Euro 5), le Fap filtre la quasi-totalité des usés. Nous l'avons vérifié nous-même sur une dizaine de véhicules gazole, parcourant essentiellement de petits trajets en ville. Les moteurs sans être encrassés ne renvoient en moyenne que 0,01 m³ à l'opacimètre, cela grâce au Fap. Si c'est bouché, en revanche, c'est contre-visite (voyant allumé).

Pour savoir si vous avez, ou non, un Fap, regardez la sorte d'échappement : soit noire = pas de Fap. Ou demandez à votre concessionnaire avec le numéro de série.

Pis dur pour un diesel sans Fap

Encrassement turbo, vanne EGR, bougies, etc. j'génère d'épaisses fumées sur les démarrés sans Fap qui font essentiellement de petits trajets à froid. Ils sont concernés par le risque de contre-visite, surtout si ils ont une valeur d'homologation plus basse que le seuil de tolérance administratif.

Le Fap a été retiré ou neutralisé ? Refusé !

Vous avez "défapé" votre auto sans trace visible ? Même si la bidouille n'est pas "dénoncée" par la prise OBD de l'auto, sachez que la mesure d'opacité d'un diesel normal sans Fap est de 0,5 m³-1 en moyenne. Défaper, c'est donc

jouer son contrôle technique à pile ou face en fonction de la valeur d'homologation du constructeur.

Comment éviter à votre diesel d'être recalé ?

Vous avez un Fap. Régénérez-le avec 15 minutes de roulage à un régime plutôt élevé (2500 tr/min) à vitesse constante, et le contrôle sera une formalité.

Vous n'avez pas de Fap. Un traitement additif (Borclac, Mecaron, Slick...), voire un décalaminage (Hy-Calemine FlexFuel) vont réduire les usés. C'est bon pour le contrôle technique, mais aussi pour la longévité du moteur et votre budget.



A partir du 1^{er} juillet 2019, les contrôles des fumées émises par les diesels seront plus sévères. Les voitures sans filtre à particules seront davantage exposées au risque de contre-visite.