

REVUE DE PRESSE - MAI 2020

5 articles :

- **Presse Spécialisée Auto**

- **AM Today** - 14 mai 2020 - *Déconfinement : FlexFuel pour une mobilité sécurisée et fiabilisée*

<https://www.am-today.com/article/deconfinement-flexfuel-pour-une-mobilite-securisee-et-fiabilisee>

- **Décision Atelier** - 18 mai 2020 - *FFED se mobilise pour un déconfinement sécurisé*

<https://www.decisionatelier.com/FFED-se-mobilise-pour-un-deconfinement-securise,14044>

- **Après-Vente Auto** - 24 mai 2020 - *FlexFuel prône un décalaminage sécurisé*

<https://www.apres-vente-auto.com/atelier/actualites-atelier/97211-flexfuel-prone-un-decalaminage-securise>

- **Décision Atelier** - Avril 2020 - *Comparatif - Station de décalaminage : l'efficacité chronométrée*

Cf Annexes

- **Flottes Automobiles** - Avril-mai 2020 - *Flottes vertes - Biocarburants - Le bioéthanol signe son retour*

Cf Annexes

Station de décalamina l'efficacité chronométrée

Bien que possédant encore une réelle légitimité face au décalaminage à l'hydrogène qu'ils peuvent dans certains cas compléter, les procédés utilisant la chimie et ses nombreux produits dérivés ne sont pas de taille lorsqu'il s'agit de décalaminer un moteur thermique sur l'ensemble des composants installés sur le circuit de post-combustion.

PAR JEAN-MARC GERVASIO

Particulièrement efficace, le traitement par hydrogène enregistre des résultats spectaculaires et permet à des mécaniques complètement étouffées par la calamine (avec certaines limites tout de même) de retrouver des performances proches de celles d'origine. Ce procédé s'appuie sur un matériel intégrant principalement un générateur d'hydrogène, dont la capacité et la performance sont adaptées au nettoyage des moteurs. Après avoir souffert à ses débuts d'une mauvaise réputation (souvent par méconnaissance), le décalaminage à l'hydrogène est aujourd'hui plébiscité par les réparateurs, qui voient dans ce procédé une très efficace façon de réduire drastiquement les émissions polluantes, de surcroît en un temps record.

Presque une fatalité

L'expérience de la profession prouve que l'encrassement des moteurs Diesel – et des moteurs essence dans une moindre mesure – est à l'origine de nombreuses pannes. Les conditions de circulation difficiles, la vitesse limitée, les petits trajets, sans oublier la qualité aléa-



toire du carburant favorisent et accélèrent l'encrassement naturel d'une mécanique thermique. Il est également notoire que le mauvais fonctionnement des injecteurs et du système de préchauffage (pour les diesels) engendre des pertes de rendement importantes. Il est alors aisé de comprendre qu'un moteur sale ne puisse afficher ses performances initiales et qu'il favorise des pannes en cascade. Avec l'apparition de dispositifs de dépollution à la sophistication croissante, le réparateur voit s'accroître des « maladies » qui affectent le fonctionnement des moteurs comme jamais auparavant. Les mécaniques bien nées sont devenues d'une sensibilité extrême à l'encrassement.

Plus de démontage

Face à cette problématique, plusieurs fabricants proposent une alternative

au démontage long et coûteux des pièces à nettoyer : un traitement original qui repose sur l'exploitation de l'hydrogène. Pulsé dans le conduit d'air d'admission du moteur, le gaz va permettre d'augmenter considérablement la température de combustion. Sous l'effet de pyrolyse induit, les dépôts d'oxydation et de calamine responsables de l'asphyxie du moteur vont alors brûler et s'éliminer.

L'hydrogène mais le bon

Fruits d'une conception plus ou moins sophistiquée, les différentes stations pour dégrasser une mécanique thermique restent, au moins en théorie, assez semblables. Elles embarquent toutes un générateur d'hydrogène qui exploite très classiquement le principe de base d'électrolyse de l'eau mais dont le fonctionnement a été, bien entendu, sophistiqué et surtout

ge :

► La qualité et la fiabilité d'une bonne machine peuvent se démontrer derrière les capots de protection. On doit pouvoir y observer un montage et un assemblage des composants soignés, comme ici.



parfaitement sécurisé. À de très rares exceptions, les machines n'utilisent que de l'eau, et aucun additif n'est requis pour leur fonctionnement. En général, et dès l'origine, la conception de la station vise une intervention humaine la plus réduite possible. Ainsi, le débit d'hydrogène est calibré et figé à une valeur correspondant à l'effet recherché. Il est toutefois possible sur certains modèles de booster ce débit pour accroître le décalaminage de mécaniques très encrassées. Rappelons qu'au chapitre de l'efficacité la formule idéale pour atteindre l'effet de décalaminage recherché repose sur un débit fait de 85 % de gaz HHO et de 15 % d'humidité émise au moment de la fabrication de ce gaz. Cette humidité et son dosage précis sont en grande partie le secret du bon décollement des différents dépôts d'hydrocarbures. ■

▲ Après sa première station apte à piloter la vanne EGR durant le traitement, Flexfuel innove de nouveau avec sa dernière station Connect, qui permet de piloter cette fois l'ensemble des composants de la gestion moteur pouvant être concernés par l'encrassement.

À SAVOIR POUR UN ACHAT RÉUSSI

Les stations de décalaminage comparées dans ce dossier représentent les modèles des concepteurs, fabricants et distributeurs les plus présents dans l'Hexagone. Bien que toutes conçues pour fabriquer de l'hydrogène ou plus précisément de l'oxyhydrogène (HHO), ces machines peuvent utiliser des moyens techniques et composants sensiblement différents pour y parvenir. Notons que le marché des stations de décalaminage à l'hydrogène a beaucoup souffert d'une mauvaise image véhiculée par des machines d'origine douteuse ou fabriquées par des entreprises peu scrupuleuses de la qualité finale du matériel commercialisé. Aujourd'hui, on peut considérer que le marché, de ce point de vue, s'est assaini et que les « mauvaises » machines ont disparu. En tout état de cause, un achat devra s'appuyer sur les principales caractéristiques suivantes :

1 ALIMENTATION

L'alimentation de la station peut se faire soit par le secteur, soit directement par le réseau 12 volts du véhicule à traiter. Cette dernière formule permet une plus grande latitude d'intervention avec, par exemple, la possibilité de travailler sur un parking en extérieur.

2 DÉBIT D'HYDROGÈNE

Sur cette caractéristique, les avis des fabricants divergent. Dans certains cas, le débit généré peut passer du simple au double. Reste que certaines machines sont conçues pour traiter de très grosses mécaniques, que le professionnel ne voit jamais dans son garage. Rappelons que la règle d'efficacité de l'hydrogène au service du décalaminage moteur repose sur la formule : un litre de gaz par litre de cylindrée, par minute. De même, la « qualité » de l'hydrogène est variable avec, sur certaines machines, une génération de gaz mais aussi de vapeurs d'eau qui, si elles sont trop importantes, s'avèrent néfastes pour l'efficacité du traitement.

3 COMMANDE DE LA STATION

Par définition, le fonctionnement d'une station de décalaminage travaille en temps masqué. Ce travail est rendu possible grâce à la gestion du fonctionnement de la machine, qui s'appuie en général sur une électronique précise avec un affichage clair des données. Il est important de vérifier la qualité de fabrication de cette électronique et, de façon plus générale, la rigueur avec laquelle le faisceau électrique de la machine est réalisé. De plus rares modèles disposent d'une gestion très aboutie de la machine permettant de personnaliser le traitement à chaque véhicule avec un contrôle pertinent des composants du moteur.

4 S.A.V. ET GARANTIE

Ces deux facteurs sont essentiels au regard d'un équipement conçu pour produire et dégager rapidement de la rentabilité au réparateur. Savoir que la maintenance de la station est simple et qu'elle ne nécessite pas de longues immobilisations pourtant nécessaires est toujours rassurant pour l'organisation du planning de l'atelier.

Le « choix de la rédac » de *Décision Atelier* est élaboré à partir de données fournies par les fabricants (interviews, documents techniques et commerciaux).



MARQUE	BIOMOTORS	FLEXFUEL	MECACLEAN
Référence	Hydromotors station à générateur d'hydrogène*	Hy-Carbon Connect station à générateur d'hydrogène	Mecaclean 12V station à générateur d'hydrogène
Focus	Motorisation possible	jusqu'à 20 000 cm ³	jusqu'à 6 000 cm ³
	Puissance	3 800 W	1 440 W
	Débit d'hydrogène	1 400 l/h	1 000 l/h
Durée du traitement	minimum 30 min	minimum 60 min	minimum 30 min
Commande de la station	écran de gestion LCD tactile arrêt automatique en fin de cycle	carte électronique de gestion tablette sous Android	commande manuelle avec sécurité thermique, minuteur, pression, démarrage et bac de rétention
Recharge en eau	réservoir inox 10 l	réservoir inox 15 l	réservoir plastique 4,2 l + 1,2 l de refroidisseur
Longueur des tuyaux d'hydrogène	5,2 m	2,5 m	3 m
Raccordement électrique	220 V	220 V	sur batterie 12 V ou alim. stabilisée 13,8 V/55 A
Dimensions (H x L x P)	1 040 x 590 x 740 cm	1 080 x 510 x 570 cm	850 x 530 x 370 cm
Poids	110 kg	70 kg	52 kg
Préconisation du traitement	tous les 20 000 km ou 1 an	tous les 15 000 km	tous les 20 000 km ou 1 an
Raccordement sur véhicule	par tuyaux flexibles	par tuyaux flexibles	par tuyaux flexibles
Entretien machine	500 h ou 6 mois	2 000 h	tous les 2 ans
Équipement annexe	système de nettoyage à froid pour pipe d'admission*** fonctions 4 en 1 : déshydrateur, pare-flamme, injection nettoyant, contrôleur de pression	-	-
Prix à l'achat (HT)	11 900 €	non	7 500 €
Formule locative	248 €/mois***	399 €/mois	160 €/mois****
Distribution	Biomotors et Autodistribution	en direct	distributeur
SAV	Biomotors	FlexFuel	Alpha IP
Garantie	3 ans	5 ans	5 ans
Délai livraison machine	7 à 30 jours	30 jours	2 à 5 jours
Fabricant/importateur	S.A.R.L. Biomotors 310, rue des Portes-Domitiennees 34740 Vendargues	FlexFuel Energy Development 5, avenue des Renardières 77250 Écuelles	Alpha IP 6, chemin de la Carotte 21460 Époisses
Tél.	04 48 06 04 90	01 60 71 02 18	03 80 96 37 10
Fax	-	-	03 80 96 37 20
Site internet	www.biomotors.fr	www.flexfuel-company.com	www.mecaclean.fr
E-mail	contact@biomotors.fr	info@flexfuel-company.com	mecaclean@orange.fr

* Sans drycell

** solution spécifique commercialisée par Power System

*** partenariat avec Bardahl

**** sur 60 mois, hors entretien et propriétaire en fin de période



POWER SYSTEM	BRAXES	FRANCE DÉCALAMINE	MARQUE
Carbon Cleaning station à générateur d'hydrogène	BR-12 station à générateur d'hydrogène	H260 station à générateur d'hydrogène	Référence
jusqu'à 14 000 cm ³	jusqu'à 12 000 cm ³	jusqu'à 6 000 cm ³	Motorisation possible
635 W	1300 W	600 W	Puissance
450 l/h	1200 l/h	420 l/h	Débit d'hydrogène
mini 30 min	minimum 30 min	minimum 60 min	Durée du traitement
commande manuelle avec ampèremètre, voltmètre, indicateur de température, voyant d'alerte niveau solution et minuterie	écrans LCD	-	Commande de la station
réservoir plastique 3 l**	réservoir inox	réservoir inox 24 l	Recharge en eau
2 m	-	2,5 m	Longueur des tuyaux d'hydrogène
sur batterie 12 V/30 A	220 V	sur batterie 12 V	Raccordement électrique
850 x 530 x 370 cm	1050 x 580 x 580 cm	760 x 370 x 360 cm	Dimensions (H x L x P)
35 kg	120 kg	44 kg	Poids
tous les 15 000 km ou 1 an	tous les 15 000 km	tous les 20 000 km ou 1 an	Préconisation du traitement
par tuyaux flexibles	par tuyaux flexibles	par tuyaux flexibles	Raccordement sur véhicule
pas d'entretien particulier, compris dans le SAV	-	200 h	Entretien machine
-	pilotage vanne EGR	diag Autel	Équipement annexe
à partir de 6 900 €	-	4 490 €	Prix à l'achat (HT)
215 €/mois****	-	145 € sur 48 mois	Formule locative
en direct	-	en direct et distributeur	Distribution
Power System	-	France Décalamine	SAV
5 ans	-	5 ans	Garantie
1 à 2 jours	-	11 jours	Délai livraison machine
Power System 1, rue des Champs Z.I. Pilaterie 59290 Wasquehal	Braxes 24, rue Eugène-Vermersch 59000 Lille	France Décalamine 9, rue de la Haie-d'épines 14610 Cambes-en-Plaine	Fabricant/importateur
03 28 33 88 33	03 59 28 02 42	06 76 69 48 38	Tél.
03 28 33 88 34	-	-	Fax
www.carbon-cleaning.com	www.braxes.net/dec laminage-auto	www.francedecalamine.fr	Site internet
contact@carbon-cleaning.com	www.braxes.net/contact	contact@francedecalamine.fr	E-mail

FOCUS

Flottes vertes

Biocarburants

Le bioéthanol signe son retour

En forte croissance depuis deux ans, le Superéthanol E85 connaît un regain d'intérêt chez les particuliers grâce au développement du réseau de distribution et aux boîtiers de conversion homologués. Mais ce carburant reste difficile à exploiter dans les flottes, principalement à cause de l'absence de véhicules flexfuel d'origine chez les constructeurs.



Pour certains de ses commerciaux, le spécialiste du transport urgent Cetup a intégré des véhicules flexfuel d'origine, soit au total cinq Volkswagen Golf 7 1.5 TSI Multifuel, dont trois renouvelées en 2018.

Le bioéthanol tient sa revanche. Après avoir fait un flop retentissant à la fin des années 2000, ce carburant alternatif, produit en France à partir de betteraves ou de céréales, refait surface. Selon la Collective du bioéthanol, les volumes de Superéthanol E85 ont crû de 85% (340 000 m³) entre 2018 et 2019. Ce carburant pèse désormais 3% de part de marché des essences. En 2020, il pourrait encore croître de 50%. Et pour cause, l'E85 s'affiche à 0,69 euro le litre à la pompe en moyenne. Il s'agit du carburant le moins cher du marché, devant le GPL (gaz de pétrole liquéfié) et le GNV (gaz naturel de ville). Une aubaine donc pour le pouvoir d'achat des automobilistes et le TCO des flottes des entreprises et des collectivités. Pour en pro-

fitier, deux solutions : équiper ses véhicules essence de boîtiers de conversion homologués ou acquérir des véhicules flexfuel d'origine pouvant carburer indifféremment à l'essence ou à l'E85 – une offre qui fait hélas cruellement défaut sur le marché.

Une fiscalité favorable

Outre les économies induites sur les coûts d'usage, le Superéthanol E85 donne accès à des avantages fiscaux pour les particuliers et les professionnels. À commencer par la carte grise gratuite dans toutes les régions métropolitaines, sauf en Centre-Val-de-Loire et en Bretagne où elle est à moitié prix.

La TVA est récupérable à 80% sur l'E85 comme pour l'essence ou le gazole. Et les véhicules flexfuel d'origine bénéficient d'un abattement de 40% sur les émissions de CO₂ dans le calcul du malus. Mais cet abattement n'est pas valable pour la TVS qui s'applique comme pour les véhicules essence ou diesel. Seuls les modèles flexfuel émettant moins de 100 g/km de CO₂ peuvent s'y soustraire pendant douze trimestres, par exemple des hybrides équipés de boîtiers de conversion (voir le témoignage de la société Raoux page 24). À noter que la filière bioéthanol réclame le relèvement de ce seuil à 150 g/km (WLTP) pour

les modèles flexfuel d'origine, mais aussi la vignette Crit'Air 1 comme en bénéficient déjà les véhicules GPL et GNV. En attendant, le réseau de distribution du Superéthanol E85 se développe à grands pas. Il se crée chaque jour deux stations en France depuis septembre dernier. À fin janvier, on recensait 1 740 stations-service, soit 634 de plus en un an. Actuellement, une station sur six offre de l'E85 (19% du réseau national). Les régions Occitanie, Hauts-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur comptent le plus fort taux d'équipement en stations E85 avec respectivement 26%, 22% et 21%. Cette dynamique devrait se ...



LA RÉGLEMENTATION FAVORABLE AU BIOÉTHANOL

En tant qu'énergie issue de la biomasse, le bioéthanol a une carte à jouer dans la transition énergétique. Il répond aux objectifs de la Commission européenne (Directive Red II) d'accroître la part des énergies renouvelables à 14% dans les transports en 2030. Mais aussi de relever, en France, le taux d'incorporation des biocarburants dans les carburants classiques (sans plomb et gazole) à 8,2% en 2020, puis 8,6% en 2021, contre 7,9% en 2019. À noter que cette progression, actée dans la loi de finances 2020, prend notamment en compte les biocarburants de seconde génération tels que l'éthanol issu de résidus sucriers et amidonniers. Par ailleurs, le bioéthanol pollue moins (-90%

d'émissions de particules) et émet moitié moins de CO₂ que le sans plomb, en raisonnant du « champ à la roue ». Il s'aligne ainsi sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de -50% en 2030 (pacte Vert de la Commission européenne) et de -90% dans les transports à l'horizon 2050.

Pour toutes ces raisons, le bioéthanol est nettement moins taxé que les autres carburants en France : 11,83 euros/hl contre 66,29 euros/hl pour le SP95-E10. Cet avantage, s'il n'est pas garanti dans la durée, devrait être maintenu au moins le temps d'atteindre les objectifs d'augmentation de la part des énergies renouvelables en 2030.

FLOTTES VERTES Biocarburants

... poursuivre en 2020 pour dépasser la barre des 2 000 points de vente. Et toutes les enseignes de stations-service s'y mettent, y compris celles de la grande distribution qui a pris les devants. Intermarché arrive en tête avec 563 stations E85 à fin 2019, devant Total (502), Système U (160),

Le réseau à toute vitesse

Leclerc (158) et Carrefour (112). « En 2019, nous avons triplé nos pompes E85 dans le cadre d'un plan de développement important de ce carburant, déclare Armand Olichon, directeur achats non marchands de Système U. Plus de 160 stations U proposent du Superéthanol E85, soit 20% de notre parc. Et nous visons 30% de stations en 2020 pour répondre aux besoins des clients particuliers et professionnels, notamment en milieu rural. » À noter que pour aider les usagers à se ravitailler, l'application gratuite « Mes stations E85 » (50 000 utilisateurs) géolocalise les stations à proximité ou sur un itinéraire, avec leurs tarifs. Reste que le succès du bioéthanol en France s'explique avant tout par l'arrêté de décembre 2017 qui encadre l'homologation des boîtiers de conversion E85 par l'État. Ces équipements de seconde monte sont commercialisés par quatre installateurs agréés : FlexFuel Company, Biomotors, Borel et ARM Engineering. Ils permettent de convertir

Témoignage

Jean-Michel Barzan, gérant, Raoux

Spécialiste du transport basé à Bagnols-sur-Cèze (30), la société de transport Raoux a fait le choix de convertir ses 40 véhicules au Superéthanol. Avec un bilan très positif.

« En 2013, j'ai décidé d'équiper l'ensemble de ma flotte de taxis et VSL, soit 40 Toyota Prius, de boîtiers de conversion chez Biomotors. Car je voulais sortir du diesel. À l'époque, le matériel n'était pas homologué et je savais que je perdrais la garantie constructeur, mais j'avais le soutien du Contrôle Technique et de mon assurance. Je me suis alors laissé convaincre par Biomotors. C'était l'occasion de faire un test à grande échelle pour valider la pertinence du kit

« *Aucun problème technique avec les boîtiers* »

sur le long terme. Je me suis lancé sans précaution particulière et sans le souci de la revente, car nous faisons rouler les voitures jusqu'au bout, entre cinq à dix ans avec plus de 500 000 km au compteur.

Le résultat est plus que satisfaisant : je n'ai rencontré aucun problème technique avec les boîtiers sur mes véhicules. Si le matériel est bien installé et réglé, il n'y a pas de crainte à avoir. Nos Prius consomment autant que des modèles diesel équivalents, entre 5,5 l et 6 l/100 km de bioéthanol, alors que le constructeur annonce 3,9 l en SP95. Mais à 0,60 euro le litre d'E85, je réalise 60% d'économie sur le poste carburant. Lissé sur la durée de vie du véhicule, je gagne

environ 600 euros par mois et par véhicule. Et comme j'ai investi dans une pompe privative de Superéthanol, mes chauffeurs n'ont pas à chercher de stations. Nous n'allons donc pas changer de formule : tous les renouvellements de VP se feront avec des modèles Toyota hybrides revisités par Biomotors. Je regrette toutefois que les constructeurs ne proposent pas de modèles flexfuel d'origine. Ni d'utilitaires essence sans malus, que l'on puisse équiper de boîtiers de conversion. »

LA FLOTTE DE RAOUX EN CHIFFRES
40 Toyota Prius converties au Superéthanol

la plupart des modèles essence au bioéthanol : 80% des véhicules essence en circulation sont compatibles.

L'homologation des kits E85

L'installation d'un boîtier a un coût (1 000 euros en moyenne) mais génère des économies de 40% sur le budget carburant. L'utilisateur peut récupérer 600 euros par an pour 13 000 km parcourus, sachant qu'il faut compter sur une surconsommation d'E85 d'environ 20% par rapport à l'essence sans plomb. En clair, un modèle donné à 7 l/100 km



en SP95-E10 verra sa consommation passer à 8,75 l/100 km en bioéthanol. Une fois le véhicule équipé, il est possible de rouler indifféremment au SP95, SP98, SP95-E10 ou au Superéthanol-E85, et ce dans n'importe quelle proportion et avec un même réservoir. D'où la ruée des automobilistes vers les boîtiers de conversion. Un marché longtemps resté dans la clandestinité

en SP95-E10 verra sa consommation passer à 8,75 l/100 km en bioéthanol. Une fois le véhicule équipé, il est possible de rouler indifféremment au SP95, SP98, SP95-E10 ou au Superéthanol-E85, et ce dans n'importe quelle proportion et avec un même réservoir. D'où la ruée des automobilistes vers les boîtiers de conversion. Un marché longtemps resté dans la clandestinité

Témoignage

Laurence Capossele, cofondatrice et codirigeante, Cetup



Spécialiste grenoblois du transport urgent sur mesure de produits à haute valeur ajoutée, Cetup fait rouler cinq véhicules flexfuel d'origine parmi ses véhicules.

« Nous sommes l'une des rares sociétés de transport à avoir intégré des véhicules flexfuel d'origine pour

« *Une économie substantielle avec l'E85* »

nos commerciaux basés en Rhône-Alpes, en Savoie, à Bordeaux et à Paris. Au total, nous disposons de cinq Golf 7 1.5 TSI Multifuel, dont trois renouvelées en 2018. L'an dernier, ces véhicules ont parcouru la moitié de leur kilométrage annuel (65 000 km) en bioéthanol. Et pour cause : le constructeur préconise de faire un plein sur cinq en essence (SP95) et le maillage des stations reste insuffisant. Nos commerciaux jouent le jeu à fond, mais avec notre partenaire DKV pour la carte carburant, nous ne trouvons pas toujours de pompes E85 référencées sur nos itinéraires. Nous attendons beaucoup du développement du réseau de distribution.

Cela étant, le coût d'usage en E85 est bien meilleur qu'en SP95. Dans le premier cas, nos véhicules coûtent 5,75 euros/100 km, dans le second 8,80 euros/100 km. Nous avons mesuré une surconsommation de 13% en bioéthanol, soit 8,8 l/100 km, contre 7,6 l/100 km en moyenne pour le SP95. L'économie n'en demeure pas moins substantielle avec l'E85 et l'on a tout à y gagner. En comptant les coûts d'entretien plus avantageux que sur les diesel et la gratuité de la carte de grise, nous gagnons environ 400 euros/an et par véhicule. Avec en prime de meilleures valeurs résiduelles à la revente. Le choix de modèles flexfuel est

aussi un bon moyen de communiquer sur notre politique de développement durable en Isère à Grenoble où la question de l'environnement et de la qualité de l'air est sensible. Mais si l'offre des constructeurs ne suit pas, nous ne pourrions pas continuer dans cette voie. Car nous ne pouvons prendre le risque de perdre la garantie constructeur en installant des boîtiers de conversion. »

LA FLOTTE DE CETUP EN CHIFFRES
201 véhicules dont 5 modèles flexfuel, des véhicules électriques et hydrogène

mais qui se structure depuis l'arrêté de décembre 2017, entre autres avec des partenariats entre fabricants et centres auto. Ainsi, Speedy a choisi Flex-Fuel Company pour offrir à ses clients le montage des kits E85. « En 2019, nous avons formé nos équipes non seulement à la technique mais aussi à la vente des boîtiers. Nous avons déjà équipé 1 000 véhicules depuis mars dernier et nous envisageons de doubler les installations cette année, fait savoir Romain Vancappel, directeur marketing, achats, stratégie et innovation de Speedy. Lorsque la proposition passe par des techniciens, cela crée un véritable élan et les résultats sont immédiats. Nos clients deviennent ensuite les meilleurs ambassadeurs du produit », poursuit-il. Speedy travaille également sur une offre pour que le client puisse tester le produit avant de l'acheter.

Que font les constructeurs ?

Le choix du bioéthanol dans les entreprises se heurte toutefois à un problème de taille : l'absence d'offre de véhicules flexfuel d'origine chez les constructeurs. Ford n'a pas renouvelé son Kuga FlexiFuel, l'un des seuls véhicules essence/E85 d'origine. Lancée sur le tard, cette version bi-carburant du SUV a rencontré un vif succès en s'écoulant à 6 356 exemplaires, soit 70 % des ventes du modèle sur ses six derniers mois de carrière. Hélas, le dernier Kuga, lancé cette année, ne sera pas décliné en version FlexiFuel, la priorité du constructeur étant donnée à l'électrification de sa gamme. Néanmoins, Ford promet de revenir sur cette technologie dès 2021 avec une gamme de modèles flexfuel et hybrides. « Nous n'abandonnons pas le marché, insiste Louis-Carl

Témoignage

Marc Charpentier,
directeur commercial, One Lease

Loueur indépendant des banques et des constructeurs, One Lease a choisi de ne plus financer de véhicules diesel et de miser sur des modèles flexfuel équipés de boîtiers de conversion.

« Nous avons pris la décision il y a 18 mois d'arrêter de financer des véhicules diesel. Car nous pensons que cette énergie est condamnée à court terme par les normes. Nous nous sommes donc intéressés aux carburants alternatifs et notamment à l'E85, par opportunité mais aussi par conviction. Nous sommes le seul loueur à proposer une offre de modèles flexfuel équipés de boîtiers de conversion : une trentaine a déjà

été livrée à nos clients. Il s'agit de véhicules commerciaux (2 places) de type Renault Clio, Citroën C3 et Volkswagen Polo. Mais aussi de VUL comme le Volkswagen Caddy TSI ou même le Citroën SpaceTourer. Contrairement aux loueurs classiques, nous avons pris le risque d'aller au-devant de la perte de la garantie constructeur en nous rabattant sur la garantie de l'installateur des boîtiers. Sachant qu'en cas de problème, nos clients bénéficient toujours d'un véhicule de remplacement dans leur contrat. Ils nous font confiance dans cette aventure et ne le regrettent pas. La première bonne surprise,

c'est que la surconsommation d'E85 des véhicules neufs est plus proche des 15-20% que des 25% annoncés. Et si le coût du boîtier, entre 700 et 800 euros, se répercute sur les loyers, les modèles équipés sont rentabilisés dès la première année à l'usage grâce aux faibles coûts de l'E85 (0,77 euro/l dans le réseau Total). Selon une étude que nous avons réalisée pour nos clients, avec une flotte de 100 voitures (par exemple des Clio en contrat de LLD de 30 mois et 120 000 km), une entreprise peut dégager jusqu'à 100 000 euros d'économie sur son budget carburant. Et donc sur le TCO. »

“ Les modèles équipés rentabilisés dès la première année ”



La version bi-carburant du Kuga s'est écoulée à 6 356 unités, soit 70 % des ventes du modèle sur ses six derniers mois de carrière. Hélas, le récent Kuga, lancé cette année, ne sera pas proposé en version FlexiFuel.

Vignon, président de Ford France. Le succès du Kuga FlexiFuel nous a au contraire confortés dans la décision de proposer, dans un futur proche, d'autres modèles compatibles avec l'E85.» En attendant, et pour entretenir la flamme des biocarburants, Ford a choisi de s'associer au fabricant de boîtiers Biomotors pour commercialiser, à travers son réseau de plus de 400 agents, l'installation de kits de conversion sur les véhicules d'occasion

de la marque. Aussi, une flotte de modèles Ford sous contrat de LLD peut être convertie à l'E85 au sein du réseau de la marque. À part Ford, le seul constructeur à posséder jusqu'ici une offre bi-carburant était Volkswagen avec sa Golf 7 1.5 TSI Multifuel. Ce modèle a disparu du catalogue mais la huitième génération de Golf devrait prochainement prendre le relais avec une version TSI Multifuel. De leur côté, les constructeurs français ont aban-

donné la technologie flexfuel essence/E85 au profit du GPL au début des années 2010. Mais ils pourraient y revenir dans un contexte toujours plus favorable aux essences et défavorable au diesel. Selon la Collective du bioéthanol, un constructeur au moins devrait lancer une nouvelle offre flexfuel cette année. À suivre.

Roman Scobeltzine



UNE PRODUCTION LOCALE

Le bioéthanol ne contient pas d'huile de palme et ne présente donc pas de risque d'induire des changements indirects d'affectation des sols (ILUC). Le bioéthanol consommé en France est en outre fabriqué à partir de matières premières locales (betteraves sucrières, céréales et leurs résidus de transformation). Sa production couvre moins de 1% de la surface agricole utile nationale (SAU), soit 300 000 hectares. Il existe dans l'Hexagone quatorze sites de production dont cinq unités industrielles récentes d'envergure mondiale, qui pèsent au total 9 000 emplois directs et indirects. La France est le premier pays européen producteur d'alcool agricole avec 24% de la production totale.