

REVUE DE PRESSE - SEPTEMBRE 2020

12 articles, 1 radio et 2 tweets :

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **Nice Matin** - 14 septembre 2020 - *Roulezpascher... et plus vert !*
<https://www.nicematin.com/economie/roulezpascher-et-plus-vert-571579?t=MWE4YWU3ODQ1NzAyYWU0ZGI5MGY4MmI3Y2FkNzI1ZGRfMTYwMTU0MTU3OTU3NV81NzE1Nzk%3D&tp=viewpay> (print et web)

- **La Tribune Marseille** - 15 septembre 2020 - *Roulezpascher.com veut encourager la dépollution automobile*
<https://marseille.latribune.fr/entreprises-finance/2020-09-15/roulezpascher-com-veut-encourager-la-depollution-automobile-857191.html>

- **Presse Spécialisée Eco**

- **Capital.fr** - 15 septembre 2020 - *Bioéthanol : FlexFuel lance une plateforme pour faciliter l'achat d'un boîtier E85*
<https://www.capital.fr/conso/bioethanol-flexfuel-lance-une-plateforme-pour-faciliter-lachat-dun-boitier-e85-1380518>

- **Presse Spécialisée Société**

- **Dossier Familial** - Septembre 2020 - *Dossier : trois solutions pour une voiture plus verte*
Cf annexe

- **Presse Spécialisée Auto**

- **AM Today** - 15 septembre 2020 - *FlexFuel lance sa plateforme Roulezpascher.com*
<https://www.am-today.com/article/flexfuel-lance-sa-plateforme-roulezpaschercom>
- **Automobile Club Association** - 15 septembre 2020 - 2 tweets
<https://twitter.com/lautomobileclub>
- **Après-Vente Auto** - 15 septembre 2020 - *Roulezpascher.com pour booster le marché de la conversion E85*
<https://www.apres-vente-auto.com/atelier/actualites-atelier/100370-roulezpascher-com-pour-booster-le-marche-de-la-conversion-e85>
- **J2R** - 15 septembre 2020 - *Roulezpascher.com promeut la conversion au Superéthanol-E85*
<https://j2rauto.com/rechange/roulezpascher-com-promeut-la-conversion-au-superethanol-e85/>
- **Décision Atelier** - 15 septembre 2020 - *FFED lance sa plate-forme roulezpascher.com*
<https://www.decisionatelier.com/FFED-lance-la-plateforme-roulezpascher-com,14516>



- **Auto Infos** - 15 septembre 2020 - *FlexFuel lance le site Roulezpascher.com*
<https://www.auto-infos.fr/Flexfuel-lance-le-site,14342>
- **Zepros** - 17 septembre 2020 - *Roulezpascher.com : FFED facilite la conversion bioéthanol*
<https://www.zepros.fr/roulezpaschercom-ffed-facilite-la-conversion-bioethanol--91625>
- **Flottes Automobiles** - 22 septembre 2020 - *Roulezpascher.com : FFED aide à passer au bioéthanol*
<https://www.flotauto.com/roulezpascher-com-ffed-bioethanol-20200922.html>
- **Radio**
- **Europe 1** - 19 septembre 2020 - *Un boîtier éthanol plus simple pour équiper sa voiture thermique et faire des économies*
<https://www.europe1.fr/economie/un-boitier-ethanol-plus-simple-pour-equiper-sa-voiture-thermique-et-faire-des-economies-3992828>

➤ AVOIR DES PROJETS # AUTO



Trois solutions pour une voiture plus verte

RENDRE SA VOITURE VRAIMENT PLUS ÉCOLOGIQUE, C'EST POSSIBLE. CONVERSION À L'ÉTHANOL E85, AU MOTEUR ÉLECTRIQUE OU AU GPL... SUIVEZ LE GUIDE! Par Jean Savary

NOS EXPERTS



Aymeric LIBEAU
PDG de Transition-One



Bruno GAGNEPAIN
Ingénieur biocarburants à l'Ademe



Mathieu CHIARA
Chargé de communication à l'Avere



Steve LECLERC
Responsable technique chez Flexfuel Company



Nicolas KURTZOGLOU
Responsable carburants au syndicat national des producteurs d'alcool agricole

ROULER A L'ÉTHANOL : UN PETIT EFFORT... TRÈS ÉCONOMIQUE

On les appelle biocarburants, mais « agro-carburants » serait plus juste. « L'éthanol, qui compose 65 à 85 % du carburant E85 est issu pour près de la moitié de la culture de la betterave, pour une autre moitié de celle du blé et du maïs, et de résidus de vinification », précise Nicolas Kurtzoglou, responsable carburants au syndicat national des producteurs d'alcool agricole. Cette année s'y ajoutera la distillation des excédents de vin dus

MISCHA KELSNER/GETTY IMAGES - JÉRÔME LECLISE

à la crise du Covid-19, mais il faudra attendre encore longtemps un carburant issu des résidus de l'agriculture ou de nos ordures ménagères.

UN CARBURANT PLUS PROPRE ?

Argument de poids de ces biocarburants, ils rejettent moins de CO₂, le principal gaz à effet de serre. « En France, l'E85 émet environ 45 % de gaz à effet de serre en moins que l'essence au kilomètre parcouru, commente Bruno Gagnepain, ingénieur biocarburants à l'Ademe. Cela en tenant compte de tout le cycle : culture, distillation et transport. » Et pour la propreté de l'air de nos villes, il n'y a pas photo : carburer à l'E85 rejette infiniment moins de particules et d'oxydes d'azote que le diesel.

MEILLEUR MARCHÉ QUE LE GAZOLE

L'E85 est aussi excellent pour notre portefeuille. À 0,60 €/l, il permet, malgré une surconsommation de 20 %, de réduire de 40 % son budget carburant. En outre, quand le surcoût à l'achat d'un diesel varie de 1500 à 2500 €, le kit de conversion homologué ne vaut, pose comprise, que de 500 à 700 € (injection indirecte) à 900 ou 1000 € (injection directe). Une dépense que de nombreuses régions ou collectivités locales subventionnent, voire financent entièrement, à l'image de la région Grand-Est. Ce kit permettant de rouler indifféremment à l'essence E5, E10 ou à l'E85, dans n'importe quelle proportion est désormais disponible pour la quasi-totalité des moteurs essence du marché. Seule condition légale, l'auto doit afficher moins de 14 chevaux fiscaux (CV) et répondre au minimum à la norme Euro 3 (1^{er} janvier 2000), qui garantit une compatibilité des composants avec l'éthanol. « J'ai acheté une VW Polo d'occasion et l'ai équipée dans la foulée. Cela m'a coûté 900 €, raconte Thomas, dont un tiers remboursé par la carte grise gratuite. Avec 40 000 km par an, l'amortissement a pris quelques mois et depuis, j'économise énormément sur mon budget carburant. »

UNE INSTALLATION SOUS CONDITION

Quatre fabricants de kits sont officiellement homologués : Bio Motors, Flexfuel Company, ARM et Borel. Ils ont déjà équipé 140 000 voitures en France. L'opération consiste à ajouter au système de gestion moteur un boîtier électronique qui augmente le débit des injecteurs pour compenser le pouvoir énergétique plus faible de l'éthanol. « Sans cela, le moteur tourne avec un mélange trop pauvre, ce qui provoque une surchauffe destructrice », prévient Steve Leclerc, responsable technique chez Flexfuel Company. Chaque fabricant de kit a son propre réseau d'installateurs (centres auto, garages indépendants...), lesquels sont libres d'accepter ou non le montage du kit en fonction de l'âge et du kilométrage du véhicule. Certains posent comme condition un décalaminage préalable si l'auto a un passé très urbain. « Il s'agit de supprimer les dépôts de carbone qui, en se détachant sous l'effet de l'éthanol, peuvent provoquer des dégâts mécaniques », indique Sébastien Le Pollès, président de Flexfuel Company. Une précaution directement liée à la garantie du fabricant du kit, qui se substitue à celle du constructeur pour tous les composants en contact avec l'éthanol. La pose du kit elle-même ne prend que quelques heures, et c'est le professionnel qui se charge des démarches de carte grise, la voiture étant ré-immatriculée en remplaçant la mention ES par FE sur le certificat.

PENSEZ-Y// Pour profiter de la carte grise gratuite dans la plupart des départements, convertissez votre voiture d'occasion dans les 30 jours suivant l'achat (c'est la période où l'on peut rouler sans carte grise). L'astuce ne fonctionne pas pour une auto neuve, qui doit être immatriculée avant conversion.

PROFITER DE L'E85 SANS KIT ?

Une bonne part de l'E85 consommé en France (400 millions de litres/an) l'est sans kit de conversion. Le web regorge ainsi de

➤ AVOIR DES PROJETS # AUTO

témoignages d'automobilistes qui y carburent de 40 à 70 % sans le moindre souci. « Cela dépend de la capacité de dérive de richesse du calculateur d'injection, commente Steve Leclerc. Sur certains véhicules, le moteur peut absorber jusqu'à 70 % d'E85. Sur d'autres, au-delà de 40 %, la voiture démarre mal et le témoin d'alerte moteur s'allume, car une carburation trop pauvre peut faire casser le moteur. »

La majorité des voitures essence françaises des années 2000-2010, celles avec des moteurs à injection indirecte et sans turbo, tournent sans problème à 50 % d'E85.

Les plus récents 3 et 4 cylindres turbo à injection directe en supportent beaucoup moins. Cela ne va pas sans contraintes. D'abord augmenter progressivement – par 20 % – le pourcentage d'éthanol. Ensuite, faire des pleins mixtes afin de respecter la proportion tolérée par le moteur. Et enfin, ne jamais descendre sous le quart de la jauge, pour ne pas devoir, réservoir vide et faute d'E85, repasser brutalement au sans plomb E10. Cela ferait carburer beaucoup trop

riche au risque d'un encrassement fatal pour le catalyseur.

5 000 à
7 500 €

C'est le coût de la transformation de votre véhicule avec la prime à la conversion.

CONVERTIR SA VOITURE À L'ÉLECTRIQUE : LA SOLUTION RADICALE

Depuis quelques années, des artisans convertissent vieilles Porsche, Jaguar ou Coccinelle à l'électrique. Ce qui, en France, impliquait, pour chaque voiture une coûteuse et fastidieuse homologation. « Depuis février, un décret permet l'homologation unique d'un kit de conversion pour une série illimitée d'un même modèle. Ce qui ouvre la voie à l'électrification en masse de modèles courants, explique Mathieu Chiara chargé de communication à l'Avere. Cela relève de l'économie circulaire : convertir une thermique à l'électrique est plus écologique que la mettre à la casse, voire produire une électrique. »

110 KM/H ET 100 KM D'AUTONOMIE

Quelques PME proposent déjà ce « rétrofit » électrique de véhicules utilitaires légers (Kangoo, Partner), d'autres pour les vieilles Mini de premières générations. Début 2021, la start up Transition-One convertira des Renault Twingo 2, Fiat 500, Citroën C1, Peugeot 108, Dacia Sandero, VW Polo et autres citadines, obligatoirement de plus de 5 ans.



HENRIK SORENSEN/GETTY IMAGES

BON À SAVOIR //

Votre voiture convertie à l'électrique conserve boîte de vitesse et embrayage. « La 1^{re} et la 2^e ne servent qu'aux manœuvres délicates, comme dans un parking souterrain, indique Aymeric Libeau, PDG de Transition-One. Sur route, avec la souplesse du moteur électrique, on peut rester toujours en 5^e. »

Les commandes sont ouvertes et le projet a tout pour plaire : prolonger la vie de voitures bientôt interdites en centre-ville, donner du travail aux garagistes et, bien sûr, moins réchauffer la planète grâce à une électricité française presque entièrement décarbonée. Pour le reste, ces voitures électrifiées ont les qualités de leurs défauts. Se contentant d'une batterie de 15 kWh (52 kWh sur la dernière Renault Zoe, autonome sur 400 km), elles contribuent moins à l'épuisement des minéraux et métaux rares, et se rechargent en 5 h sur une banale prise domestique (3 h sur Wall Box, 2 h sur borne publique). Et si elles n'offrent que 100 km d'autonomie et 110 km/h pied au plancher, cela suffit à un usage urbain, ou rural sur de petits trajets. À condition d'avoir (ou de louer) un deuxième véhicule pour aller plus loin, car ces voitures n'acceptent pas la recharge en courant continu des stations d'autoroute.

AU PRIX D'UNE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

Mais le meilleur est au bas de la facture : 10 000 €, soit deux fois et demi moins cher qu'une Peugeot e-208 ou qu'une Zoe avec batterie en propriété. Un tarif ramené à 7 500 € avec la prime à la conversion, voire 5 000 € si votre revenu fiscal de référence est inférieur à 18 000 € par part. Le tout avec moteur garanti 2 ans (5 ans pour les batteries). À ce tarif, on trouve pléthore de petites électriques d'occasion, mais pas forcément plus convaincantes. La Renault Zoe se revend avec batteries en location (au prix d'un plein de gazole par mois !) quant aux minuscules et peu rassurantes Peugeot Ion ou Citroën C-Zéro,

elles n'offrent pas plus d'autonomie, voire moins si leurs batteries ont beaucoup servi. « L'idéal serait d'électrifier une voiture au moteur cassé ou nécessitant une réparation, commente Aymeric Libeau, mais ce n'est, pour l'heure, pas toujours possible car l'auto doit présenter un contrôle technique de moins de trois mois. »

LE GPL N'A PAS DIT SON DERNIER MOT

De retour dans les gammes de Renault et Dacia, le GPL (gaz de pétrole liquéfié) se fait plus rare en seconde monte. Ses vertus écologiques sont discutées : sa combustion particulièrement complète n'émet que très peu de polluants nocifs, mais côté CO₂, il ne fait pas mieux que le diesel. « Pas d'accord : le GPL, comme le butane propane, est un résidu de la distillation du pétrole, ou un sous-produit de son extraction, explique Hervé Borel, dirigeant de Borel Industrie. Il est plus intelligent de faire rouler des voitures avec que s'en débarrasser en le brûlant au bout de torchères. Ça relativise beaucoup son impact CO₂. »

Reste que la conversion au GPL est plus longue à amortir qu'un kit E85. Elle revient trois fois plus cher (2 500 à 3 000 €) et le carburant coûte 20 centimes de plus à 0,80 €/l avec une surconsommation identique (+20 %). Autre inconvénient, le réservoir prend la place de la roue de secours et n'autorise que 400 à 500 km d'autonomie, après quoi, il faut basculer l'interrupteur sur le réservoir d'essence.

GPL, L'ATOUT CENTRE-VILLE

Contrairement aux voitures converties à l'E85, tout véhicule GPL, quel que soit son âge, a droit à la vignette Crit'air 1, l'autorisant durablement à circuler dans les ZFE (zones à faible émission) des grandes villes et l'exemptant de circulation alternée lors des pics de pollution.

Le GPL reste donc très pertinent pour convertir une grosse cylindrée essence ancienne, gourmande comme un monospace, un 4X4 ou une voiture de sport incompatibles avec l'E85 car antérieurs à 2000 ou affichant plus de 14 chevaux.