

REVUE DE PRESSE - DECEMBRE 2020
--

5 articles et 1 TV :

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **Ouest France** - 2 décembre 2020 - *Economie. Efinor et FlexFuel s'associent pour dépolluer des moteurs de la filière navale*
<https://www.ouest-france.fr/bretagne/paimpol-22500/economie-efinor-et-flexfuel-s-associent-pour-depolluer-des-moteurs-de-la-filiere-navale-7070036>

- **Le Républicain Lorrain** - 16 décembre 2020 - *Bioéthanol : la conversion est en marche dans les flottes automobiles*
<https://www.republicain-lorrain.fr/environnement/2020/12/16/bioethanol-la-conversion-est-en-marche-dans-les-flottes-automobiles>

- **Presse Maritime**

- **Le Marin** - 26 novembre 2020 - *Sciences et Environnement. Le décalaminage des moteurs à l'hydrogène arrive dans la marine*
Cf annexe

- **Presse Spécialisée Sciences**

- **Futura Sciences** - 7 décembre 2020 - *E85 : quelles voitures pour rouler au Superéthanol ?*
<https://www.futura-sciences.com/tech/questions-reponses/smartmotion-e85-voitures-rouler-superethanol-14697/>

- **Presse Spécialisée Auto**

- **Auto Plus** - 4 décembre 2020 - *Passage au Superéthanol E85. « On parle beaucoup du carburant E85, mais est-ce bien sans risque ? »*
Cf annexe

- **TV**

- **TF1** - 20 octobre 2020 - *Carburants : rouler au Superéthanol, est-ce bon pour le porte-monnaie ?*
<https://www.lci.fr/automobile/carburants-rouler-au-superethanol-est-ce-bon-pour-le-porte-monnaie-2167740.html>

Le décalaminage des moteurs à l'hydrogène arrive dans la marine

Déjà largement accessible pour les voitures, les poids lourds ou encore les locomotives diesel, le décalaminage des moteurs par injection d'hydrogène s'étend à présent aux navires.

A l'origine du procédé, la société française Flexfuel energy development a signé un premier partenariat dans ce sens avec Efinor Méditerranée, la filiale du groupe industriel Efinor en charge de l'entretien et de la réparation navale sur la façade méditerranéenne.

« La demande initiale émane de la direction générale de l'armement en 2017. Les navires militaires passent beaucoup d'heures en attente avec, par conséquent, un encrassement des moteurs et des dégagements de suie dans l'atmosphère lorsqu'on remet les gaz », explique Sébastien Le Pollès, président de Flexfuel à Nice Sophia Antipolis

Le principe de traitement est le même que pour les véhicules terrestres. L'hydrogène, produit par électrolyse de l'eau, est injecté dans le circuit d'air en laissant tour-

ner le moteur au ralenti. « Le mélange va dissoudre directement la calamine dans la chambre à combustion. Selon le degré d'encrassement, l'opération dure d'une à quatre heures avec analyse des gaz d'échappement et des prélèvements d'huile. »

Des électrolyseurs adaptés

Pour ces moteurs marins développant des gammes de puissance bien plus élevées, il a fallu développer des électrolyseurs d'hydrogène adaptés. « Jusqu'à 30 litres de cylindrée, correspondant à des navires de 15 à 20 mètres de long, nous utilisons un électrolyseur logé dans un fourgon stationné à quai. Au-delà et jusqu'à 300 litres de cylindrée, on utilise une semi-remorque. Déjà utilisé en Écosse sur des ba-



La solution de décalaminage par injection d'hydrogène permettra de réduire, sans intervention physique, l'encrassement des gros moteurs marins.

teaux de pêche, ce décalaminage à l'hydrogène devrait être déployé pour la première fois en France sur des navires militaires. « Les négociations sont en cours. »

Les émissions de suie (black carbon) ne sont pas encadrées à ce jour, mais le dossier est déjà discuté à l'Organisation maritime internationale alors que ces pa-

naches de fumée noire font beaucoup de mal à l'image générale de la marine. « L'intérêt ne se réduit pas à la pollution. Un moteur décalaminé fonctionnera mieux, s'usera moins dans le temps avec une consommation réduite d'au moins 10 %. »

Frédéric AUVRAY

Extraction de sable : la demande de la Can rejetée



En plus du sable coquillier, le « Côtes de Bretagne » intervient sur les sables siliceux en Atlantique et les chantiers de travaux maritimes.

La Can (Compagnie armoricaine de navigation) demandait à la justice près de 4 millions d'euros, au titre des préjudices subis après l'abandon, en 2018, du projet d'extraction de sable en baie de Lannion, que la Can aurait pu effectuer selon une concession obtenue en décembre 2015.

Dossier incomplet

Le montant des indemnités demandées par la Can, filiale maritime du groupe Roullier, comprenait 3 millions d'euros pour la durée « excessive et déraisonnable de la procédure d'attribution du titre minier sur ladite concession », ainsi que 935 000 euros

pour le refus d'autorisation d'ouverture des travaux miniers par le préfet du Finistère.

Mais cette demande a été rejetée par le Conseil d'État. Celui-ci a confirmé que le préfet ne pouvait délivrer d'autorisation d'ouverture des travaux en raison d'un dossier incomplet. Ce refus d'exploitation de la concession avait été justifié par « l'absence de production, par la société requérante, d'un protocole d'exploitation validé par l'Ifremer afin de minimiser la dispersion du panache turbide ».

Le projet d'exploitation portait sur 400 000 m³ d'extraction pour une période de 20 ans.

Haude-Marie THOMAS

SOS Experts

Auto Plus

Notre équipe à votre service

Pierre-Louis Champagne
Chef de rubrique Édition
d'Auto Plus

M. Frank Samson
Auteur du réseau de blogs, spécialiste en droit des consommateurs

Antoine Jacquot
Expert technique
d'Auto Plus

Auto Plus
ÉCRIVREZ-NOUS
Auto Plus, SOS Experts
45, avenue Aristide-Briand
92220 Bagneux

Rubrique coordonnée par
Fascine Sténi
expertantplus@workmedia.com

Passage au superéthanol E85 "On parle beaucoup du carburant E85, mais est-ce bien sans risque?"

Magalie D., par e-mail

Antoine Jacquot

Q u'il n'a jamais rêvé de faire le plein pour seulement 30 € ? Cela ne relève pourtant pas de la fiction avec le superéthanol E85. Ce carburant, vendu en moyenne 0,65 € le litre, permet de pratiquement diviser par deux son coût de revient kilométrique. De plus, comme il s'agit d'un biocarburant à près de 85 % d'origine végétale et renouvelable, générant moins de CO₂ et de particules, il est donc censé être bon pour la planète. Si l'on ajoute les avantages fiscaux (carte grise gratuite ou à prix réduit) et les aides locales, le tableau paraît idyllique. Mais utiliser ce carburant vert n'est pas aussi anodin que les publicités veulent le laisser croire. On vous révèle ici les vraies contraintes subies par les moteurs, les solutions légales et celles qui ne le sont pas, et pourquoi on peut vite se retrouver hors la loi (voir encadré).

Des différences pour les moteurs

Tenter de rouler au superéthanol dans une auto non homologuée d'origine pour ce type de carburant ou non équipée d'un boîtier de conversion (voir plus bas) est la pire chose à faire. En effet, le pouvoir calorifique de l'E85 est environ 30 % moins élevé que celui de l'essence sans plomb. D'où la nécessité d'injecter un tiers de carburant supplémentaire (ce que fait un boîtier) pour que le moteur ne fonctionne pas avec un mélange trop pauvre, sous peine de générer des températures de combustion anormalement élevées pouvant être fatales au moteur. A l'explosion, le superéthanol occasionne également une pression sur les organes internes (pistons, bielles, coudes) de 25 % supérieure. Ce biocarburant est, par ailleurs, plus sec et plus corrosif que l'essence pure. Tous les modèles



Ne jamais faire un plein d'E85 dans une voiture qui n'est pas équipée pour ce carburant.

vendus après 2000 sont en principe prévus et "renforcés", notamment au niveau soupapes et circuit de carburant, dans le but de fonctionner avec de l'E10, qui contient déjà 10 % d'éthanol pur. Oui, mais d'autres organes du moteur pourraient mal supporter dans la durée les contraintes supplémentaires. Et seul le retour d'expérience permettra d'identifier les motorisations à risque.

Solutions 100% légales: Flexfuel d'origine ou boîtier de conversion

Pour franchir le pas sans jouer les apprentis sorciers, une solution existe: choisir un modèle développé en usine pour rouler au superéthanol. En neuf, Ford, qui était le dernier à commercialiser son Kuga en Flexfuel d'origine, a stoppé ses ventes fin 2019. Il est tout-

fois possible de trouver sur le marché de l'occasion des modèles d'autres constructeurs: Dacia Hi-Flex, Opel Flexfuel, Peugeot BioFlex, Renault BioEthanol, Golf Flexfuel, Saab BioPower et Volvo Flexfuel. Mais avant d'acheter votre véhicule, interrogez impérativement un concessionnaire, afin de vérifier qu'il s'agit bien d'un Flexfuel équipé d'origine et non modifié après coup. Autre solution 100% légale depuis fin 2017: poser un boîtier de conversion homologué* sur sa propre auto, chez un installateur agréé. Cela permet de faire modifier sa carte grise d'ES en FE, avec tous les avantages attachés. Comptez de 600 à 1 000 €. Un bémol néanmoins: en cas d'avarie moteur, vous risquez de perdre le bénéfice de la garantie constructeur.



A prendre en considération, même si les installateurs agréés ont l'obligation d'être assurés. Attention: un tel boîtier est réservé aux véhicules postérieurs à l'année 2000 et à injection électronique. En outre, seuls les modèles jusqu'à 14 CV y sont éligibles.

A bannir: la reprogrammation ou l'usage sans modification

Certaines sociétés très actives sur internet proposent de rectifier la cartographie de votre calculateur moteur pour fonctionner au superéthanol. Sur le papier, cette solution paraît idéale: rapide et pas de boîtier à ajouter. Ce que se gardent bien de dire la plupart de ces transformateurs, c'est que la circulation sur la voie publique avec un véhicule ainsi modifié est totalement illégale (voir encadré). Cela vaut d'ailleurs pour toutes les "optimisations" de puissance qu'offrent de telles sociétés. Il ne faut surtout pas prendre cet aspect à la légère. En cas d'accident corporel grave ou d'incendie, par exemple, votre assureur pourrait vous opposer une déchéance de garantie si la transformation est découverte. Sachez enfin que rouler au superéthanol sans reprogrammation ni boîtier de conversion vous fait courir les mêmes risques sur le plan réglementaire et assurance, avec en plus, à la clé, la destruction très probable de votre moteur.

A fuir sous peine d'être hors la loi, les sociétés qui proposent de modifier la cartographie moteur.

Des modifications prosrites

- Le article R.321-16 du code de la route stipule que "tout véhicule isolé ou élément de véhicule ayant subi des transformations notables et réglementairement soumises à une nouvelle réception".
- L'arrêté du 22 juin 2016 modifiant l'arrêté du 19 juillet 1954 précise qu'il s'agit de modifications des indications d'ordre technique figurant sur la carte grise, à l'exception de la carrosserie. Un changement du mode d'énergie des moteurs de puissance du moteur entrant dans ce champ.
- Circuler avec un véhicule transformé fait encourir une amende de quatrième classe à 135 € (jusqu'à 750 €).
- Le préfet peut prescrire l'immobilisation du véhicule.

Retrouvez **anti-PV** en vidéo cette semaine sur Autoplus.fr

Loi/cons

Contrôle technique et confinement

"Puis-je me permettre de différer mon contrôle technique sans risquer un PV?"

Romain Z., 23100 Calais

Assurance **Vol par ruse (soustraction frauduleuse)**
Ludo F., par e-mail
Si certaines clauses "vol ou tentative de vol" incluent le vol par ruse, ce n'est pas le cas de toutes. Ainsi, genre aux exclusions: "C'est ce qu'a appris à ses dépens ce particulier qui pensait pourtant avoir pris ses précautions, pour éviter qu'on ne lui dérobe son auto, en montant à bord comme passager pendant l'essai. Une fois le tour effectué, alors qu'il descendait de sa voiture, l'acheteur potentiel rentre au volant en se permettant de passer votre CT dans les temps. Pour vous faciliter la tâche, beaucoup proposent des rendez-vous en ligne (inconnus parfois possibles aux heures creuses). Le paiement par carte bancaire limite ainsi les contacts. A défaut d'être en règle, vous risquez 135 € d'amende".
*Arrêt n° 19-18-426

Assurance

Vol par ruse (soustraction frauduleuse)

"Ma garantie vol me couvre-t-elle si un acheteur s'enfuit en essayant ma voiture mise en vente?"

Ludo F., par e-mail

Loi
Lucien T., par e-mail
Votre fait de ne pas commettre avec son auto d'infraction dangereuse pouvant entraîner sa confiscation (excès de vitesse de 50 km/h, conduite sous l'impression de l'alcool, de stupéfiants, etc.) il existe deux estuvas pour y échapper: les prudents anticipent cette éventualité et font établir la carte grise au nom d'un proche de confiance. Les moins avisés déchargent sous le sceau réticent par la juge, s'ils obtiennent leur voiture à un parent quelque temps avant l'audience. La cour d'appel de Colmar a ainsi admis, le 1^{er} octobre dernier, que l'auto cédée à son père n'appartenait plus au prévenu et ne pouvait être confisquée (arrêt n° 20/00622).
*Le tribunal ne peut confisquer le véhicule après permis de conduire l'infraction que s'il vous appartient.

Loi

Confiscation d'un véhicule

"Avoir sa voiture saisie pour un excès de vitesse, c'est dur. Ne peut-on éviter une telle sanction?"

Lucien T., par e-mail

Occasion
Karine N., par e-mail
Le vendeur est responsable du véhicule qu'il vend et des vices cachés, comme au jeu. Pour limiter tout risque, il a donc intérêt à jouer la transparence. En particulier si son auto comporte un défaut ou si elle a subi une lourde intervention (moteur, turbo, etc.). Sinon, en cas de panne anormale postérieure, l'acheteur est en droit d'exiger un recours contre lui pour vice caché et de réclamer l'annulation de la vente ou une partie du prix. La loi considère en effet que s'il avait eu connaissance des antécédents, il n'aurait pas acheté le véhicule ou en aurait proposé un prix inférieur".
*Arrêt n° 19-18-426

Occasion

Vente de particulier à particulier

"Peut-on se retourner contre son vendeur si nous a caché une intervention sur le moteur?"

Karine N., par e-mail

Loi
Le vendeur est responsable du véhicule qu'il vend et des vices cachés, comme au jeu. Pour limiter tout risque, il a donc intérêt à jouer la transparence. En particulier si son auto comporte un défaut ou si elle a subi une lourde intervention (moteur, turbo, etc.). Sinon, en cas de panne anormale postérieure, l'acheteur est en droit d'exiger un recours contre lui pour vice caché et de réclamer l'annulation de la vente ou une partie du prix. La loi considère en effet que s'il avait eu connaissance des antécédents, il n'aurait pas acheté le véhicule ou en aurait proposé un prix inférieur".
*Arrêt n° 19-18-426