



REVUE DE PRESSE - JANVIER 2021

12 articles, 3 TV et 1 radio :

- **Presse Nationale**

- **Le Figaro** - 26 janvier 2021 - *Carburants : le Superéthanol plébiscité par les Français malgré la crise*
<https://www.lefigaro.fr/flash-eco/carburants-le-superethanol-en-croissance-malgre-la-crise-20210126>

- **Presse Spécialisée Economie**

- **Capital.fr** - 26 janvier 2021 - *E85 : Ford va lancer 6 modèles roulant au bioéthanol en 2021*
<https://www.capital.fr/auto/e85-ford-va-lancer-6-modeles-roulant-au-bioethanol-en-2021-1391890>

- **Challenges** - 26 janvier 2021 - *Pourquoi l'éthanol E85 ne connaît pas la crise*
Cf annexe

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **Nice Matin** - 26 janvier 2021 - *Pourquoi ça roule pour les boîtiers de conversion au Superéthanol E85 de FlexFuel ?*
<https://www.nicematin.com/economie/pourquoi-ca-roule-pour-les-boitiers-de-conversion-au-superethanol-e85-de-flexfuel-636940>

- **Webtimemedias** - 28 janvier 2021 - *Sophia : FlexFuel Energy Development, artisan du succès du Superéthanol*
<https://www.webtimemedias.com/article/sophia-flexfuel-energy-development-artisan-du-succes-du-superethanol>

- **Presse Spécialisée Auto**

- **Auto Plus** - 1^{er} et 8 janvier 2021 - *Tout ce qui change en 2021 - Carburants : quelle tendance à la pompe ? et Passer au bioéthanol : une solution judicieuse ?*
Cf annexes

- **AM Today** - 26 janvier 2021 - *FlexFuel : 50% de part de marché en 2020*
<https://www.am-today.com/article/flexfuel-50-part-marche-en-2020>

- **J2R** - 27 janvier 2021 - *FlexFuel se positionne en leader des boîtiers E85*
<https://j2rauto.com/rechange/flexfuel-se-positionne-en-leader-des-boitiers-e85/>

- **Décision Atelier** - 27 janvier 2021 - *Le Superéthanol E85 veut se tailler une part du gâteau*
<https://www.decisionatelier.com/Le-Superethanol-E85-veut-se-tailler-une-part-du-gateau,15279>



- **Après-Vente Auto** - 28 janvier 2021 - *FlexFuel premier sur les boîtiers de conversion E85 en 2020*
<https://www.apres-vente-auto.com/atelier/actualites-atelier/105146-flexfuel-premier-sur-les-boitiers-de-conversion-e85-en-2020>
- **Automobile Propre** - 29 janvier 2021 - *Superéthanol E85 : la progression spectaculaire du carburant avec FFED*
<https://www.automobile-propre.com/breves/superethanol-e-85-la-progression-spectaculaire-du-carburant-avec-ffed/>
- **TV**
- **Turbo M6** - 17 janvier 2021 - *Rouler à l'éthanol, un prix imbattable*
<https://www.turbo.fr/emission-turbo/rouler-lethanol-un-prix-imbattable-reportage-turbo-du-17/01/2021-172882>
- **TF1 - JT 20h** - 26 janvier 2021 - *Superéthanol, pourquoi il carbure*
<https://www.tf1.fr/tf1/jt-20h/videos/superethanol-ce-qui-faut-savoir-sur-le-carburant-du-pouvoir-dachat-97657960.html>
- **LCI** - 27 janvier 2021 - *Superéthanol : cinq questions sur le « carburant du pouvoir d'achat »*
<https://www.lci.fr/conso/video-superethanol-5-questions-sur-le-carburant-du-pouvoir-dachat-ecolo-et-pas-cher-2176625.html>
- **Radio**
- **Europe 1 - La Matinale** - 1er février 2021 - *Pourquoi le bioéthanol est-il le seul carburant dont les ventes ont progressé en 2020 ?*
<https://www.europe1.fr/economie/pourquoi-le-bioethanol-est-le-seul-carburant-dont-les-ventes-ont-progresse-en-2020-4022226>

L'événement Auto Plus

TOUT CE QUI CHANGE EN 2021



Après une année 2020 pour le moins particulière, 2021 s'annonce riche dans le domaine automobile. Voici un tour d'horizon des temps forts et des mesures qui se profilent, ou sont déjà entrées en vigueur.

Malus écoto : toujours plus !

Jusqu'à 30000 €. Comme c'est la coutume depuis plus d'une décennie, le malus devient toujours plus sévère. Pour cette année, après maintes tractations, son seuil de déclenchement est finalement abaissé de 5 g par rapport à 2020. Le montant de la taxe débute ainsi à 50 € pour les véhicules émettant 133 g/km de CO₂ et grimpe, gramme après gramme, jusqu'à 30000 € (contre 29000 € auparavant) pour les 219 et plus.

Le double peine diffère. Le malus sur le poids envisagé pour 2021 n'entrera en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2022, en plus de celui sur le CO₂ (sachant que la somme des deux ne pourra excéder 40000 €). Il pénalisera ainsi les véhicules de plus de 1800 kg – hors électriques et hybrides rechargeables –, avec une taxe établie à 10€ par kilo au-delà de ce seuil.

Trois taxes supprimées. Au chapitre des bonnes nouvelles (car oui, il y en a), trois "petites" taxations disparaissent : le malus annuel de 160 € sur les véhicules émettant plus de 150 g/km de CO₂, la taxe sur les occasions de 10 à 15 CV (de 100 à 1000 €) et enfin celle sur les très grosses cylindrées de 38 CV et plus (500€ par cheval fiscal, plafonné à 8000 €).

Refonte de la TVS. À chaque gramme sa taxe ! Jusqu'alors la taxe sur les véhicules de société (TVS) s'appliquait par tranches d'émissions de CO₂. Désormais, elle s'inspire de la grille du malus : débutant à 17 € pour les véhicules rejettant 21 g/km, elle atteint progressivement 7747 €, au-delà de 285 g/km. Résultat, cette nouvelle méthode de calcul est parfois plus avantageuse, d'autres fois moins, selon le taux d'imposition.



Partie remise pour le malus au poids, reporté à 2022. Par contre, celui sur le CO₂ grimpe, comme prévu, en flèche.

Carburants : quelle tendance à la pompe ?

Stato qui sur la fiscalité. Alors qu'il était question d'aligner par paliers les taxes sur les carburants sans-plomb, en baissant celles sur les SP95 et SP98 et en augmentant celle sur l'E10, le gouvernement y a renoncé. Idem pour la taxe carbone gelée depuis la crise des Gilets jaunes, qui ne devrait pas être remise sur la table, vu le contexte sanitaire. Parant de là, deux scénarios se dessinent.

► **En cas de reprise économique.** Une fois la pandémie passée, la relance de l'activité fera augmenter les tarifs. Dans ce cas, il faudra plusieurs semaines, voire mois – le temps que le baril de Brent se refasse une santé – pour retrouver les moyennes d'avant pandémie : à savoir environ 1,45 € le litre de gazole et jusqu'à 1,55 € pour l'E10 en janvier 2020.

► **Si la crise sanitaire se poursuit.** En cas de recrudescence des contaminations, voire de nouveau confinement, les tarifs déclineront à nouveau. Mais peut-être moins fortement qu'en mai dernier (nous avions atteint 1,15 € pour le gazole et 1,22 € pour l'E10), les entreprises étant mieux préparées au ralentissement économique. Quant à l'en soit, une chose est acquise : le gazole à 1,50 € le litre n'est pas pour demain. Et c'est tant mieux !

Conversion à l'E85 élargie. Attendu depuis un an, le décret autorisant la conversion des 15 CV et plus au superéthanol E85 (grâce à des boîtiers homologués) doit être publié dans le courant du mois de janvier. Selon nos informations, il inclure en outre tous les véhicules essence équipés d'un filtre à particules, soit près de 40 % des autos vendues depuis 2018.

En bref...

Salons. Après une année noire, les salons ne retrouveront pas toute leur superbe cette année : celui de Bruxelles, qui devait se tenir du 15 au 25 janvier, est annulé ; Rotterdam n'aura pas lieu en février, mais du 2 au 8 juin, et le Salon de Genève pourrait revenir en mars, en version recroquée à trois jours et sans public à confirmer. Seule nouveauté : feu le Salon de Francfort, place au Salon de Munich, du 7 au 12 septembre.

Norme Euro. Sauf dérogation, toutes les voitures neuves vendues en Europe cette année doivent répondre à la norme Euro 6d Full : celle-ci impose les mêmes seuils de polluants que la version Euro 6d Temp, mais avec une tolérance plus stricte sur les registres de NOx en conditions réelles : 120 mg/km contre 168 mg pour les diesels, 50 mg contre 125 mg pour les essence.

Preux hiver. En période hivernale (du 1^{er} novembre au 31 mars), les préfets de 45 départements pourront, dans certaines communes, rendre obligatoire l'équipement des véhicules en pneus hiver (notés à minima de la mention M+S, Chânes ou chaussettes).

Contrôle technique. Aucune évolution réglementaire n'est prévue : ni durcissement des contrôles, ni nouvelles épreuves, ni motifs supplémentaires de contre-visite. Seule nouveauté : l'ajout dans le rapport d'historique officiel des véhicules d'occasion (consultable sur Historvix.gov.fr) des kilométrages relevés lors de tous les précédents passages au CT. Il sera tenu : voilà plus d'un an qu'on l'attend !

Aides à l'achat : en deux temps

Côté prime à la conversion
Également un suris de six mois. Comme pour le bonus, le dispositif 2020 est prolongé jusqu'au 30 juin. Soit une prime de 2500 à 5000 €, selon vos revenus, pour la mise au rebut d'une essence d'avant 2006 ou d'un diesel d'avant 2011 et l'acquisition d'une électrique ou d'une hybride rechargeable neuve ou d'occasion ; ou 1500 à 3000 € pour l'achat d'une essence Crit'Air 1 ou d'un diesel récent, rejetant jusqu'à 137 g/km de CO₂. Diesels exclus le 1^{er} juillet. Fini la prime à la conversion pour les véhicules dotés d'une vignette Crit'Air 2 (diesel). Seules les essence Crit'Air 1 émettant 132 g/km de CO₂ maxi lorsqu'elles seront neuves ou immatriculées depuis moins de six mois, ou 137 g/km maxi pour les plus anciennes pourront prétendre aux 1500 à 3000 €.

Côté bonus
Surtout de six mois. Pour pallier l'effondrement des ventes, le gouvernement a décidé de maintenir les montants du bonus écoto inchangés jusqu'au 30 juin. Il peut donc atteindre 7000 € (5000 € pour les professionnels) pour l'achat d'une électrique neuve de moins de 45000 € et 3000 € pour une auto facturée entre 45000 et 80000 €, toujours dans la limite de 27% du prix.

En bref...

Assurance. Grimper, grimper pas, votre prime ? La baisse spectaculaire de la sinistralité sur la moto en 2020, associée à la mauvaise image des assureurs (ils ont fait peu de gestes commerciaux l'an dernier), pourrait les inciter à la modération... surtout avec les nouveaux clients. Ce qui se profile ? De jolies remises pour séduire les automobilistes déçus par leur ancien assureur, mais pas de primes à la fidélité pour les clients historiques. Les seuls à avoir moult le maillet à l'heure où nous buisons : la MAF, le Matmut et MFA, qui ont gelé leurs tarifs auto. A qui le tour ?

À la cinéma. Ils devraient arriver en 2020, mais le plan ne s'est pas déroulé comme prévu : Mourir peut attendre, le 25^e James Bond, sortira finalement le 31 mars, et Fast and Furious 8, le 26 mai.

Cartes grises : année blanche

Tarifs du cheval fiscal inchangés. Elections (déclasse à juin obligent, les régions y vont mollo sur les cartes grises. Résultat, un seul mouvement : dans l'ex-région Nord-Pas-de-Calais, le tarif du cheval fiscal tombe à 23 €. Quant à la gratuité des cartes grises pour les électriques, hybrides, GPL, GNV ou E85, elle reste en place partout, sauf dans le Centre-Val de Loire et en Bretagne (50% d'abattement). Profitez-en : vu le succès de ces motorisations, le manque à gagner risque de se creuser pour les régions. D'ici à ce qu'elles reviennent sur ce beau geste en 2022...

L'Alsace a son identifiant. Le Bas-Rhin et le Haut-Rhin se distinguent, depuis le 1^{er} janvier, ces deux départements ont donné naissance à la collectivité européenne d'Alsace, une inédite entité administrative qui autorise les Alsaciens à arborer, sur leurs plaques, un nouvel identifiant, le "A cœur".

Nouveaux services. L'immatriculation devrait bientôt se trouver facilitée par deux nouveautés : une application du ministère de l'Intérieur permettant de dématérialiser intégralement les procédures et le service Justif'Adresse qui évite d'avoir à fournir un justificatif de domicile à chaque démarche.

Autoroutes : + 0,44 % en moyenne

Sans surprise, les tarifs des péages vont augmenter le 1^{er} février. Certes, la hausse est moins importante que les années précédentes (+ 1,9 % en 2018, + 0,85 % en 2020). Mais l'inflation, sur laquelle elle est en partie indexée, est atone (+ 0,2 %) et deux experts affirment que ces hausses annuelles automatiques sont illégales (voir Auto Plus n° 1864). Le gouvernement doit confirmer ces moyennes courant janvier.

Colonne (A10, A11, A18, A71)	+ 0,30%
SARPA (A13, A14, A79)	+ 0,32%
SARPA (A1, A4, A26, A28)	+ 0,33%
APB (A15, A6, A18, A31, A77)	+ 0,45%
Escota (A8, A50, A52)	+ 0,47%
ASF (A7, A9, A16, A61, A67, A89)	+ 0,64%
Area (A41, A43, A49)	+ 0,65%

Le coach Auto Plus

Besoin d'un coup de main ? Envie d'éviter une facture ? Attention, de l'abus, mais aussi savoir-faire à votre service.

Rubrique coordonnée par Jérôme Fombelle
j.fombelle@flexfuel.com

Passer au bioéthanol : une solution judicieuse ?

Réglementation : un cadre bien défini

Pour rouler au bioéthanol, il existe plusieurs solutions. Certaines sont légales : équiper d'un boîtier de conversion homologué ou acquiescer un véhicule neuf flexfuel mais aujourd'hui aucun constructeur n'en propose en première main. D'autres ne le sont pas : reprogrammer le calculateur d'origine, commander un boîtier non-homologué ou se contenter de choisir ce carburant à la pompe. Dans tous les cas de figure, il existe un cadre législatif bien défini auquel il faut se conformer.

La modification est-elle autorisée ?

Pour profiter de tous les avantages économiques et écologiques du bioéthanol, il faut impérativement opter pour une solution homologuée. Cette dernière étant reconnue par la loi, elle permet de bénéficier d'une carte grise modifiée, dans la catégorie F3 (type d'énergie) passe de E5 (pour essence) à F5 (pour superéthanol). Cette modification donne droit à une carte grise gratuite (sauf en Bretagne et en Centre-Val de Loire, où elle est à moitié prix).

Quid du contrôle technique ?

Avec une carte grise modifiée, votre véhicule peut alors passer le contrôle technique sans inquiétude. Ce qui n'est pas forcément le cas des véhicules carburant à l'éthanol sans modifications ou avec la présence d'un système non homologué pouvant entraîner une défaillance majeure. Si certains bicarburants pourront être le dispositif avant la visite périodique, l'ajout d'un boîtier ou la reprogrammation peuvent toutefois être sanctionnés d'une amende de 4^e classe d'un montant de 135 € par les forces de l'ordre ou les douanes. Dans la pratique, rares sont les occasions d'ouvrir le capot lors d'un contrôle technique...

Avantages et risques : des précautions à prendre

Est-il nécessaire d'installer un boîtier ?

Qu'il soit homologué ou non, le boîtier a pour but de secondariser le calculateur d'origine de la voiture. Prenant en compte le pouvoir calorifique inférieur de l'E85 et les informations de la sonde lambda, il ajuste alors le temps d'ouverture des injecteurs afin d'avoir un mélange air/carburant optimal et d'éviter l'allumage du voyant de défaut. En l'absence de boîtier, le mélange pourra être trop pauvre (un excès d'air) et, à terme, entraîner la destruction des organes mécaniques internes. L'installation d'un boîtier est donc vivement recommandée.

L'éthanol entraîne-t-il une surconsommation ?

De par sa conception, l'éthanol E85 (85% d'éthanol pur et 15% de SP95) affiche un pouvoir calorifique inférieur de 30% par rapport à l'essence distribuée dans les pompes. Pour compenser cette perte, le moteur devra donc ingurgiter une plus grande quantité de carburant pour conserver l'énergie thermique dont il a besoin pour faire avancer la voiture. La surconsommation peut varier entre 20 et 30% de plus en moyenne, selon les modèles, les moteurs et les boîtiers.

L'E85 peut-il altérer la fiabilité de la mécanique ?

Même si l'éthanol contient une légère présence d'eau, il se montre plus sec que l'essence traditionnelle. Il pourra donc dégrader certains joints et durits du circuit de carburant des plus

L'homologation : une solution coûteuse mais avantageuse

Entraînant une modification du véhicule, la conversion au bioéthanol doit être homologuée auprès d'un organisme habilité tels que l'Ubac* ou la Drie**. Les boîtiers ne peuvent être installés sur des véhicules produites avant 2000 (qui ne répondent pas au minimum à la norme Euro 3). Par ailleurs, le véhicule concerné ne doit pas excéder 14 CV de puissance fiscale.

Tous les véhicules sont-ils compatibles ?

Les modèles essence Euro 3, 4, 5 et 6 de moins de 15 CV sont désormais tous éligibles. Pour cela, on trouve plusieurs catégories de boîtiers en fonction du type d'injection (directe ou indirecte), de la puissance fiscale (jusqu'à 7 CV, ou entre 8 et 14 CV) ou de norme Euro 3 et 4, ou Euro 5 et 6). L'auto doit également répondre à certains critères définis par l'arrêté du 30 novembre 2017, être compatible avec l'essence SP95-E10 et être dépourvue de filtre à particules. Sur ce dernier point, il existe pas d'incompatibilité technique entre le dispositif antipollution et le bioéthanol, mais des essais doivent être menés pour valider l'homologation.

Combien coûte l'installation ?

Aussi, les boîtiers ne peuvent être installés que par des professionnels agréés par le fabricant, ce qui augmente considérablement le facteur finale. Mais c'est la prix à payer pour bénéficier d'une installation fiable et spécialement adaptée à votre moteur. Par ailleurs, non seulement le système bénéficie d'une garantie, mais il présente également celle de votre véhicule et n'entraîne pas votre assurance en cas d'accident. Enfin, sa présence constitue un argument commercial de taille au moment de revendre votre voiture sur le marché de l'occasion. Trois sociétés se partagent le marché en France : ATRM, Biomotors et Flexfuel. Chacune d'entre elles propose différentes solutions pour les voitures produites entre 2000 et aujourd'hui. Le coût total de l'installation avec boîtier compris débute à 700 € et peut s'élever à près de 1 600 € pour les modèles les plus puissants. Malgré une surconsommation moyenne de 25% constatée par notre labo AutoPlus, le prix de l'éthanol permet d'économiser près de 4 500 €/100 km. Il faudra alors parcourir entre 15 000 et 35 000 km pour rentabiliser l'installation. Vasez-vous quand les prix à la pompe repartiront à la hausse après la crise sanitaire.

Les boîtiers non homologués : à vos risques et périls

Disponibles sur internet sur de très nombreux sites spécialisés, ces boîtiers sont plus abordables que leurs homologues certifiés : certains sont proposés à moins de 200 € ! Mais attention aux erreurs, car il existe de nombreuses arnaques. Il faudra également s'assurer de la bonne compatibilité du modèle visé avec le moteur de votre véhicule.

Sont-ils aussi efficaces ?

Pour le savoir, nous avons testé trois dispositifs non homologués à moins de 200 € sur une Peugeot 107 1.0 essence. Lorsque que toutes les étapes (montage et réglage) sont respectées, le fonctionnement de ces boîtiers donne satisfaction. Nous avons en effet obtenu les mêmes résultats qu'avec un dispositif homologué, que ce soit en consommation d'essence (avec et sans boîtier) ou en consommation d'éthanol. Et cela, sans effets néfastes sur le moteur. Ainsi, nos essais ont révélé une surconsommation dans la moyenne de 28% (soit 5,5 l/100 km) de SP95-E10 à 72 l/100 km d'E85). Aux prix actuels des carburants, cela représente un gain de près de 2 400 €/100 km. Le boîtier est alors rentabilisé au bout de 10 000 km d'utilisation. La solution est alléchante, mais nous conseillons toutefois d'opter pour un système homologué.

Puis-je faire le montage moi-même ?

Ces dispositifs électroniques doivent être installés par vos soins. Si certains ne réclament pas de compétences particulières en mécanique (une fiche à brancher sur la prise GSE), d'autres

Quel pourcentage d'éthanol puis-je mettre dans mon réservoir ?

Avec la présence d'un boîtier ou d'un système flexfuel directement installé en usine par le constructeur, le véhicule peut recevoir un plein complet E85, de sans-plomb, ou une mixture des deux. C'est le calculateur qui s'adapte en temps réel au carburant injecté. Sans boîtier, le calculateur d'origine régule l'apport selon ses propres règles. Les moteurs Euro 3 et Euro 6 sont étudiés pour fonctionner avec, respectivement, 5% à 10% d'éthanol. Le calculateur d'autorise aussi une marge avant de se mettre en défaut dès qu'il ne peut plus compenser la richesse dans la chambre de combustion (voiture moteur au tableau de bord). Tous les mélanges sont possibles selon les capacités de votre voiture, mais rare sont les modèles qui acceptent plus de 70-75% d'éthanol dans le réservoir sans modifications électroniques.

Quels sont les avantages administratifs ?

Issus de matières végétales, l'éthanol rejette le CO₂ absorbé de la biomasse. Soit une émission de toutes façons déjà présente à la surface de la terre, au contraire du CO₂ des énergies fossiles comme l'essence. Il est donc considéré comme une alternative écologique : la carte grise est gratuite et quelques collectivités proposent même des aides financières pour la transformation. En revanche, il ne donne étonnamment pas droit à un changement de catégorie CRI-Air. Evitant le taux TICPE, son prix en station-service est presque deux fois moins élevé que celui de l'essence.

CHALLENGES > AUTOMOBILE > ACTU AUTO

Actu auto

Pourquoi l'éthanol E85 ne connaît pas la crise

Par Eric Bergerolle le 26.01.2021 à 15h26

ABONNÉS

Quand tous les autres carburants voyaient leurs ventes baisser en 2020, le bioéthanol voyait les siennes augmenter. Sans doute parce que son avantage prix n'a jamais été aussi net, quand l'offre s'étoffe du côté des constructeurs d'automobiles.

BOURSE > LE 26/01 À 10H05
CAC 40 **+0,93%** 5523,52



Avec toujours plus de pompes et davantage de modèles compatibles, l'éthanol E85 voit ses ventes augmenter en 2020. Il sera bientôt compatible avec le filtre à particules, suite à la modification attendue de l'arrêté de 2017.

IMAGE © COLLECTIVE DU BIOÉTHANOL

RECHERCHER UNE VALEUR

COMMENCEZ À TRADER MAINTENANT >

PUBLICITÉ

NEWSLETTER CHALLENGES

Entrez votre E-mail

JE M'ABONNE

Automobile



Avec son tarif alléchant, l'éthanol E85 résiste à la crise

- La Fiat 500 électrique incapable de charger rapidement?
- Clap de fin pour la Renault Twingo, condamnée par les normes UE
- Comment le patron de Peugeot veut redresser Alfa Romeo

SUR LE MÊME SUJET

- Le E85 est-il compatible avec le filtre à particules (FAP) ?
- Rouler au E85 : comment et pourquoi faire modifier sa carte grise
- Rouler à l'éthanol sans kit E85 : quels risques pour mon moteur ?
- Éthanol E85 : les étapes pour convertir un moteur à carburateur
- Bon pour le portefeuille : Ford remplace le Diesel par le superéthanol-E85
- Convertir sa voiture à l'éthanol : que valent les boîtiers E85 ?

Grâce à son tarif moyen de 66 centimes le litre, le superéthanol E85 autorise une économie d'environ 40 % par rapport au supercarburant E10 conventionnel. Un chiffre qui parle visiblement aux automobilistes français, puisque la consommation de cette essence contenant environ 85 % d'alcool issu de la fermentation des sucres et de l'amidon contenus dans les plantes a augmenté de 4 % en 2020, quand celle des autres carburants diminuait sur la même période.

Déjà plus de 2.300 stations E85 dans toute la France

C'est le portefeuille qui parle avant toute préoccupation d'ordre environnementale, puisque la courbe de la consommation de E85 suit très précisément l'augmentation de l'offre en modèles d'automobiles compatibles départ-usine, l'augmentation de l'offre de boîtiers de conversion en seconde monte et, surtout, l'augmentation du nombre de pompes délivrant le précieux carburant. Or, en 2020, le nombre de stations-service distribuant du Superéthanol-E85 est passé de 1.740 à 2.305 (soit une station sur quatre, après une hausse de 32 %).

LIRE AUSSI

Borel imagine la voiture hybride à la française, qui combine éthanol et GPL

Jamais il ne fut aussi facile en France de ravitailler exclusivement avec du E85. Encore que la chose ne soit pas obligatoire puisque le propre du moteur compatible avec le E85 est qu'il accepte de brûler dans n'importe quelles proportions les essences qui contiennent nettement moins d'alcool : aussi bien le E15 que le E5 (anciennement appelés respectivement SP95-E10 et SP98-E5).

TVA récupérable à 80 % sur le carburant E85 pour les sociétés, voire 100 % pour les utilitaires

Moins taxé car réputé plus écologique qu'une essence issue à 100 % d'hydrocarbures (et très utile pour respecter le mandat européen de diminuer nos émissions nationales), le Superéthanol-E85 réduit en moyenne de 50 % les émissions de CO2 d'origine fossile et de 90 % les émissions de particules fines par rapport à l'essence conventionnelle. Il n'empêche qu'un moteur qui brûle du E85 émet tout de même des gaz nocifs et à effet de serre, alors que le moteur électrique n'émet aucun polluant direct.

D'où l'idée – somme toute logique – de combiner les vertus de la traction électrique et de l'éthanol, en versant du E85 dans le réservoir à carburant de la voiture hybride rechargeable. Sa batterie d'accumulateurs contient suffisamment d'énergie électrique pour couvrir plusieurs dizaines de kilomètres en mode purement électrique. Au-delà, son moteur thermique prend le relais, mais son boîtier E85 lui permet de consommer de l'éthanol et de réduire ses émissions.

- MG EHS: l'hybride rechargeable chinois au prix imbattable

[TOUS LES ARTICLES AUTOMOBILE >](#)

À LA UNE CETTE SEMAINE



LIRE >

S'ABONNER >

NOTRE RUBRIQUE AUTOMOBILE

- Actualité automobile
- Comparatifs
- Essais
- Nouveautés
- Salons de l'auto
- Scooters
- Voitures propres
- Galeries photos Automobile
- Vidéos Automobile



E85 d'origine : surcoût moindre que le prix de l'installation d'un boîtier E85 en après-vente

Revers de la médaille, le coût du boîtier E85 s'ajoute à celui l'hybridation. Selon la Collective du Bioéthanol, le coût moyen d'un boîtier E85 est de 1.000 euros TTC, installation comprise. Un inconvénient qu'il est possible de contourner en choisissant l'un des rares véhicules hybrides rechargeables compatibles E85 d'origine, départ usine.

L'an dernier, Land Rover dévoilait son Discovery Sport Flex Fuel Hybride, Range Rover son Evoque Flex Fuel Hybride, et Jaguar son E-Pace hybride Flex Fuel, trois SUV capables de brûler indifféremment de l'éthanol ou du super conventionnel. Déjà coutumier du fait avec son Kuga FlexiFuel E85 d'ancienne génération lancé en 2019, Ford applique le même traitement à son successeur et propose dorénavant une gamme de six modèles essence (Fiesta, Fiesta Van, Puma, Transit Connect) et hybrides (Focus mHEV, Kuga PHEV) compatibles avec l'éthanol. Aucun autre constructeur ne peut en dire autant.

Jusqu'à nouvel ordre, les boîtiers E85 ne sont pas compatibles avec le filtre à particules

Ceux qui achètent une voiture essence neuve en pensant effacer le surcoût à la pompe en faisant installer un boîtier E85 s'exposent à une cruelle déconvenue. Car pour l'heure, ces kits ne sont pas homologués pour les moteurs à essence les plus récents, équipés d'un filtre à particules. Le piège.

LIRE AUSSI

Pourquoi le kit E85 n'est pas compatible avec le filtre à particules

Cette restriction est apportée par l'arrêté du 15 décembre 2017, qui vise à garantir la protection du consommateur en assainissant le marché des kits d'adaptation au carburant superéthanol E85. "Le texte de l'arrêté définit huit familles de boîtiers", précise Sébastien Le Pollès, Président de la société française FlexFuel Energy Development. "Or, au moment de sa rédaction, les constructeurs n'équipaient pas leurs moteurs à essence de filtres à particules".

C'est l'abaissement en septembre 2018 du taux maximum d'émission d'oxydes d'azote (NOx) qui a contraint certains moteurs à adopter le FAP pour se mettre en conformité avec la norme Euro 6 : une évolution que le législateur français aurait pu et dû prévoir.

Total et FED, respectivement premiers distributeurs d'éthanol et de boîtiers E85

La Collective du bioéthanol a sollicité la révision des termes de l'arrêté et l'élargissement de son périmètre, pour inclure non seulement les véhicules équipés de filtres mais aussi les véhicules de 15 CV et plus. "Ces demandes, en passe d'être acceptées, permettront d'augmenter l'éligibilité à environ 9 véhicules du parc essence sur 10", précise la Collective.



Pour l'heure, les boîtiers homologués suffisent à couvrir le plus gros du parc et de la demande, qui explose. La société française Flexfuel Energy Development (FED) se targue d'avoir fabriqué, vendu et installé 9.100 des 15.000 boîtiers diffusés en France, l'an dernier. Comme toujours, le fabricant recommande de confier l'installation de son boîtier à un atelier agréé, qui peut être un réparateur indépendant aussi bien qu'un franchisé des enseignes Autobacs, Autodistribution, Autolia, Avia-Picoty, First Stop, IDLP, Norauto, Point S, Siligom, ou bien encore Speedy. Leur nombre est passé de 1.775 en 2019 à 2.342 au cours de l'année 2020.