



REVUE DE PRESSE - SEPTEMBRE 2021

5 articles et 1 TV :

- **Presse Familiale**

- **Dossier Familial** - Septembre 2021 - Dossier - *Quelle voiture écologique acheter ?*
Cf annexes

- **Presse Auto**

- **Auto Recyclage** - Juillet-août 2021 - Brève - *Dépollution des moteurs des navires de grande puissance*
Cf annexe

- **Zepros** - Septembre 2021 - *Boîtier bioéthanol : Sixième homologation pour FFED*
Cf annexe

- **Automobile Propre** - 12 septembre 2021 - *Comment installe-t-on un boîtier E85 ?*
<https://www.automobile-propre.com/comment-installe-t-on-un-boitier-e85-superethanol/>

- **L'Argus.fr** - 28 septembre 2021 - *Ethanol. La liste des modèles compatibles E85 sans boîtier en France. L'alternative des boîtiers homologués.*
<https://www.largus.fr/actualite-automobile/ethanol-la-liste-des-modeles-compatibles-e85-sans-boitier-en-france-10731394.html>

- **TV**

- **M6 - Capital** - 5 septembre 2021 - *3 000 euros de pouvoir d'achat en plus par an sans se priver, c'est vraiment possible*
https://www.6play.fr/capital-p_860/3-000-euros-de-pouvoir-d-achat-en-plus-par-an-sans-se-priver-c-est-vraiment-possible--c_12890645
de la minute 01:18:38 à la minute 01:31:58.

L'info en brèves

Les centres lavent plus propre

La branche Lavage du CNPA a lancé une campagne « Centre en activité, environnement préservé » destinée à promouvoir l'engagement des professionnels du lavage automobile en faveur de la préservation de la ressource en eau. Chaque année, les centres de lavage automobile traitent 48 000 tonnes de boues polluées présentes sur les voitures (hydrocarbures, résidus d'huiles, de pneus).

Tarif électrique contre thermique

Le prix d'une voiture électrique est aujourd'hui à minima 25 à 30 % plus élevé par rapport à une thermique, écart qui selon l'association Transport & Environnement devrait s'effacer à partir de 2027.

Renault limite à 180

Renault a annoncé son désir de limiter la vitesse maximale de ses véhicules (et ceux de Dacia) à 180 km/h pour cause de sécurité routière.

Hydrogène pour le « lourd »

Selon une étude de l'OPECST (Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et techniques), l'usage de l'hydrogène pour la mobilité lourde (péniches, trains, camions, flotte captive) est à encourager en priorité. Pour les véhicules particuliers, deux questions majeures ne sont pas réglées : le transport de l'hydrogène dans la voiture, et l'existence d'un réseau logistique de stations-service.

Véhicule autonome ou conduite automatisée

Selon les experts de l'éthique du numérique à la demande du gouvernement français, il ne faudrait pas parler de véhicule « autonome » mais plutôt d'un véhicule « à conduite automatisée » pour que les conducteurs se sentent toujours responsables.

Volvo remorque à vie

Volvo Cars ajoute le «remorquage à vie» au Canada sans frais pour les 50 premiers kilomètres pour les véhicules sous garantie ou hors garantie, qui sont remorqués jusqu'à un concessionnaire Volvo pour diagnostic et réparations.

L'armée dépollue à l'hydrogène

Dans le cadre de son programme Hy-Motor,

Flexfuel, spécialiste de la dépollution moteur a développé avec la Direction de l'Armement une unité mobile de nettoyage et d'entretien des moteurs de grande puissance des navires civils et militaires.

Usine de batteries Stellantis - PSA dans le nord

Stellantis et Saft, filiale de Total estiment que leur nouvelle usine de batteries pour voitures électriques pourrait générer entre 1 400 et 2 000 emplois d'ici 2030 à Douvrin (62), sur le site de la Française de mécanique qui produit des moteurs pour Peugeot, Citroën et les autres marques du groupe.

Puces Bosch en Allemagne

Bosch a inauguré une usine de semi-conducteurs au moment où l'Europe se mobilise pour tenter de rapatrier sur le continent la production de ces précieux composants.

Hybrides à 14 %

En mai, les véhicules électriques et hybride rechargeable représentaient 14,4 % de part de marché, soit + 2,2 points par rapport à avril 2021. Au total, 581 931 véhicule circulent en France.

Zfe et politiques

La FEDA (Distribution Automobile) a lancé en juin une campagne d'information dans plusieurs quotidiens régionaux et nationaux destinée à alerter, à la veille des élections régionales et départementales, les futurs élus sur les conséquences prévisibles de l'instauration dans les métropoles des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m).

Paris à 6 euros de l'heure

L'équipe de la maire Anne Hidalgo a annoncé le stationnement payant (50% des tarifs de voitures) pour les motos et scooters dès 2022 et une hausse du tarif automobile (de 4 à 6 euros pour le tarif visiteur en parallèle de la piétonnisation du centre de Paris.

Urbanisme dématérialisé

Depuis le 1er juin, les services de l'État sont prêts à recevoir, instruire et transmettre les demandes d'autorisations d'urbanisme de manière dématérialisée.

Palmarès des taxes en Europe

Selon l'ACEA, la France est en milieu de classement européen au palmarès de la moyenne annuelle des taxes perçues par véhicule (y compris taxes sur l'acquisition, TVA, vente, d'immatriculation, de circulation, carburants...):

Belgique: 3 187 €/an,
Autriche: 2 678 €/an,
Finlande: 2 523 €/an,
Irlande: 2 438 €/an,
Danemark: 2 251 €/an,
Hollande: 2 158 €/an,
Allemagne: 1 963 €/an,
France: 1 911 €/an,
Italie: 1 727 €/an,
Suède: 1 561 €/an,
Portugal: 1 528 €/an,
Grèce: 1 264 €/an,
Espagne: 1 068 €/an.



Vite!

COMPÉTITION

Bosch Classic soigne les anciennes

Cette année encore, les équipes Bosch ont assuré l'aide à la maintenance des 230 « vieilles dames » en compétition du Tour Auto Optique 2000 qui ont fait un Paris-Nice du 30 août au 4 septembre. Une large gamme de pièces hydrauliques a été mise à la disposition des concurrents propriétaires de ces voitures d'exception (capteurs de pression, doseurs-distributeurs) ainsi que 60 000 documents d'archives pour leur entretien.



BOÎTIER BIOÉTHANOL

Sixième homologation pour FFED

FlexFuel Energy Development vient d'obtenir l'homologation par l'UTAC de ses boîtiers de conversion au Superéthanol E-85 pour les véhicules essence équipés d'un moteur à injection indirecte, normes Euro 3 et 4, de 7 CV et moins.

La catégorie couvre près de 13 000 modèles parmi les véhicules essence mis en circulation entre 2001 et 2010 (Peugeot 207, Renault Clio 3, Renault Megane 2 et 3, Toyota Yaris, Volkswagen Polo, BMW Série 1...). Cette sixième homologation permet à FFED de proposer une solution de conversion pour 97 % du marché des véhicules essence de 14 CV et moins. De quoi alimenter les partenaires agréés, actuellement au nombre de 2 400 (indépendants, Autobacs, Autodistribution, Autolia, Avia-Picoty, First Stop et Côté



Route, IDLP, Norauto, Point S, Siligom, Speedy...). « Nous avons tenu nos engagements auprès de nos partenaires installateurs et de nos clients en obtenant les homologations permettant d'équiper les véhicules essence les plus commercialisés. Nous travaillons d'ores et déjà à l'obtention des nouvelles homologations permises par l'arrêté modificatif du 19 février 2021 pour les véhicules de 15 CV et plus », déclare Sébastien Le Pollès, président de FlexFuel Energy Development. ●

C. R.

ENQUÊTE

Les garagistes digitalisés confiants

Portés par une activité pré-estivale, les réparateurs reprennent confiance dans l'avenir, selon une enquête de Vroomly. Le digital aurait contribué à la dynamisation de l'activité. Sur les 150 réparateurs interrogés par la plateforme d'intermédiation en juillet, 50 % se déclarent très confiants pour la suite et 84 % ne craignent plus de devoir baisser le rideau, alors qu'un garage sur trois le craignait en début d'année. Il faut dire que 30 % d'entre eux constataient une baisse d'activité entre mars et mai... heureusement

suivie par une belle reprise pour la préparation des départs en vacances. 90 % des réparateurs interrogés par Vroomly assurent que leur exposition digitale a largement contribué à booster leur business. « Plateformes de réservation en ligne, Facebook, Google My business : pendant la crise, les garagistes ont pris en main les rênes du digital. D'ailleurs, 85 % d'entre eux souhaitent continuer à investir de leur temps pour booster leur visibilité en ligne », décrypte Alexis Frerejean, CEO de Vroomly. ●

C. R.



> FAIRE LES BONS CHOIX / AUTOMOBILE

Quelle voiture «écologique» acheter ?

AVANT DE SE DÉCIDER, IL FAUT DÉSORMAIS ARBITRER ENTRE DIFFÉRENTES TECHNOLOGIES ET ÉNERGIES. DE PRÉFÉRENCE PROPRES SI ON VEUT POUVOIR ENCORE ROULER EN VILLE. MAIS QUE SIGNIFIE « PROPRE » ET COMMENT S'Y RETROUVER ? Par Jean Savary

Les zones à faibles émissions (ZFE) vont, dès 2022, concerner des dizaines d'agglomérations et des millions d'automobilistes. En 2024, les critères pour y circuler seront durcis, bannissant les voitures aux vignettes Crit'air 5, 4, voire 3. Le choix d'une voiture n'est décidément plus anodin. Quel impact aurons-nous sur le réchauffement climatique ? Et sur la santé de nos concitoyens ? Les questions sont aussi financières, à l'achat comme à la revente. Comment, par exemple, revendre une voiture qui sera interdite de cité dans quatre ou cinq ans ? Il ne s'agit donc plus d'arbitrer entre essence et diesel, mais entre des technologies et des énergies à propos desquelles on entend tout et son contraire. Un manque de clarté dû en grande partie aux politiques et aux médias qui confondent pollution globale – les gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique – et pollution locale, celle qui nuit à la santé des citadins.

NOTRE EXPERT



Yoann GIMBERT
Ingénieur analyste à
l'ONG Transport et
Environnement



**Bertrand-Olivier
DUCREUX**
Ingénieur Transport
et Mobilité à l'Agence
de la transition
écologique (Ademe)



Jean-Luc MOREAU
Fondateur du
magazine Voiture
écologique



Voiture électrique : la solution universelle ?

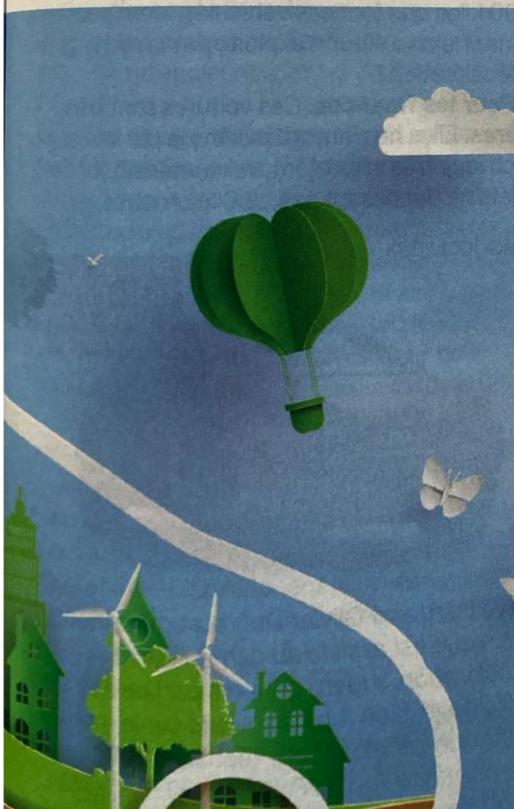
➔ **Pour la planète.** « En France, un véhicule électrique émet dans sa vie 77 % de CO₂ de moins qu'un thermique*, commente Yoann Gimbert, ingénieur analyste à l'ONG Transport et Environnement. Ce gain ne fera que croître avec la montée en puissance de l'électricité renouvelable. » Reste la question de l'épuisement des ressources minérales nécessaires à la fabrication des batteries. « La situation est tendue pour le nickel, mais pas pour le lithium car la planète en regorge, assure Jean-Luc Moreau, fondateur du magazine Voiture écologique. Le tout est de le raffiner

* Étude Transport & environnement, 2020

sans polluer l'eau. » Quant au recyclage des accus, il ne pose aucune difficulté technique, « mais il n'est pas encore à l'ordre du jour, **car les batteries ont la même longévité que le véhicule, au moins 200 000 kilomètres** », note Bertrand-Olivier Ducreux ingénieur Transport et Mobilité à l'Ademe. « Et pour les plus récentes, c'est plutôt 300 000 kilomètres », renchérit Jean-Luc Moreau. De plus, quand on les retire du véhicule, elles peuvent servir au stockage d'électricité pour de nombreuses applications, par exemple en remplacement de groupes électrogènes dans les hôpitaux.

➔ **Pour les poumons.** Comme il n'y a pas de gaz d'échappement et que c'est le moteur qui freine le véhicule en rechargeant la batterie, **il y a bien moins de particules d'usure de frein.** « Ces particules sont très nocives car de très petit calibre et à base de cuivre, de métaux lourds et de solvants », explique Bertrand-Olivier Ducreux. Elles vont même disparaître totalement car les nouvelles électriques sont dotées d'un freinage régénératif très puissant – le mode B du levier de vitesses recharge la batterie à la décélération – qui permet de ne plus actionner, sauf urgence, la pédale de frein.

➔ **Pour les finances.** Encore chère, malgré le bonus de 6 000 euros et la prime à la conversion, la voiture électrique s'amortit en réduisant le budget énergie à pas grand-chose : de 1 à 2 euros aux 100 kilomètres sur la facture d'électricité. **Pour être gagnant, il faut rouler beaucoup, autour de 100 kilomètres par jour**, mais avec peu de longs trajets car les recharges rapides sur autoroute sont onéreuses et nuisent à la longévité de la batterie si elles sont fréquentes. Quant à l'entretien, il est de deux à trois fois moins cher pour une voiture thermique. Reste l'inconnue de la revente. Les premières électriques se revendaient mal, mais le marché semble s'inverser.



UTTERSTOCK ; AUTOMOBILES PEUGEOT

Peugeot E 208.
100 % électrique :
zéro émission
de CO₂.

➔ **Hybride rechargeable : la meilleure ou la pire des solutions**

➔ **Pour la planète.** Une hybride, dont les batteries permettent de parcourir au moins 50 kilomètres en mode électrique – le minimum pour ouvrir droit au bonus de 1000 euros et à la prime à la casse – et dont le moteur thermique permet les longs déplacements, est une solution bien tentante. Idéale pour le conducteur habitant à 50 kilomètres de son lieu de travail et qui peut y recharger ses batteries pour le retour. Surtout s'il doit parfois effectuer de longs trajets, problématiques avec une voiture électrique. Ainsi utilisées, ces « PHEV » (Plug-



Renault Captur E-Tech. L'hybride rechargeable : idéale en mode électrique.

➔ **Voiture hybride : le moindre mal**

➔ **Pour la planète.** Grâce à l'assistance électrique qui se régénère à la décélération, **le moteur est de 20 à 30 % plus sobre qu'une essence et de 10 à 20 % moins gourmand qu'un diesel**, donc moins émetteur de CO₂. « C'est en ville, et dans les bouchons, que l'écart en émission de CO₂ se creuse le plus », indique Bertrand-Olivier Ducreux. L'impact environnemental de la fabrication est négligeable vu la faible puissance des batteries. « Mais l'hybride n'est pas une solution d'avenir pour la planète, tempère Yoann Gimbert, c'est juste une transition et une alternative moins sale au diesel. » Une affirmation à nuancer avec l'apparition d'hybrides flexfuel qui, en cumulant les faibles émissions de CO₂ des biocarburants et la sobriété de l'hybride, ont un bilan CO₂ équivalent à une voiture électrique.

➔ **Pour les poumons.** « Ces voitures émettent beaucoup moins de polluants locaux,

in Hybrid Electric Vehicle) confirment leur **consommation officielle comprise entre 2 et 3 litres aux 100 kilomètres.** « Hélas, ces voitures parcourent en moyenne 37 % de leur kilométrage en mode électrique, signale Yoann Gimbert, loin des 69 %** officiellement pris en compte pour le calcul d'émission de CO₂. » Car ces modèles 2 en 1 sont souvent des voitures de fonction de cadres ne disposant pas d'une borne de recharge mais toujours d'un carburant payé par l'entreprise. « Utilisées en mode thermique, elles consomment et émettent plus de CO₂ qu'une hybride normale et a fortiori que le diesel qu'elles remplacent », dénonce Jean-Luc Moreau.

➔ **Pour les poumons.** En mode électrique, c'est parfait en ville. Pas quand, batteries vides, le moteur essence doit tracter les 1700 ou 1800 kilos que font ces véhicules. Idem pour les freins si le chauffeur n'exploite pas la recharge à la décélération.

➔ **Pour les finances.** Ces voitures sont **très chères.** Elles ne s'amortissent que par un usage électrique très important, voire intensif, sur des trajets ne dépassant pas... 50 kilomètres.

** Étude ICCT 2020.



Toyota Yaris Cross hybrid. En ville, un bon compromis.

relève Bertrand-Olivier Ducreux, car le moteur thermique est assisté au démarrage et à l'accélération. » Idem pour les particules issues du freinage, bien moins sollicité car le moteur électrique décélère pour recharger la batterie. « La première Toyota Prius de 1997 respectait les normes de pollution d'aujourd'hui », signale Jean-Luc Moreau.

➔ **Pour les finances.** Guère plus chère que les thermiques car épargnée par le malus CO₂, l'hybride est une bonne solution pour qui a besoin d'une grande autonomie. Et elle est **bien moins coûteuse à l'entretien.**



Dacia Sandero Eco-G.
Le moteur GPL, pas si écolo que ça...



Ford Fiesta Flexifuel.
L'E85, économique et propre.

↓ **GPL : du plomb dans l'aile**

➔ **Pour la planète.** Ce gaz de pétrole liquéfié (GPL) a longtemps été considéré comme bon pour le climat : mieux valait l'utiliser dans des moteurs que le brûler en pure perte au bout de torchères. « Sa combustion émet autant de CO₂ que celle des autres carburants fossiles », note Jean-Luc Moreau. En attendant un éventuel bio GPL produit à partir de déchets, **il ne présente aucun intérêt dans la lutte contre le réchauffement climatique.**

➔ **Pour les poumons.** Toutes les voitures GPL, même anciennes, ont droit à la vignette Crit'air 1 qui autorise la circulation dans les ZFE. **Une image de propreté qui ne se justifie pas toujours.** « Beaucoup de ces voitures, mal adaptées à ce carburant, mal réglées ou trop anciennes, polluent plus qu'un moteur essence récent », dévoile Bertrand-Olivier Ducreux.

➔ **Pour les finances.** À 0,85 euro le litre en moyenne, soit **40 % moins cher que l'essence**, et en comptant une consommation de 20 à 25 % supérieure à celle du mode essence, le GPL présente un coût au kilomètre équivalent à celui d'un diesel, mais plus important que celui de l'E85. On ne le trouve que dans 1650 stations en France, et seuls Dacia et Renault proposent la bicarburant de série, pour un surcoût bien moindre qu'une installation postérieure à l'achat.

↓ **Flexfuel E85 : le super vert**

➔ **Pour la planète.** Suivant les sources et les modes de calcul, une voiture fonctionnant à l'E85 rejeterait entre 40 et 60 % de CO₂ de moins qu'un moteur essence. Comportant de 65 à 85 % d'éthanol distillé à partir de betteraves à sucre, de blé et de moult de raisin, l'E85 représente entre 4 et 5 % de l'essence consommée en France **et sa production n'occupe environ que 1 % de la surface agricole utile.** « Et sa fabrication fournit des résidus utiles pour l'alimentation du bétail », précise Jean-Luc Moreau.

➔ **Pour les poumons.** Un moteur carburant à l'E85 est infiniment plus propre qu'un diesel car **sans NOx (oxydes d'azote) ni particules.** « L'éthanol est la molécule qui brûle le mieux après l'hydrogène », commente Jean-Luc Moreau.

➔ **Pour les finances.** À 0,65 euro le litre, **l'E85 est de loin, pour l'heure, la moins chère des façons de rouler propre.** Moyennant de 500 à 800 euros, on peut y convertir, en greffant un calculateur d'injection, toute voiture depuis 2001, dépense subventionnée par la plupart des régions et permettant la gratuité de la carte grise. Même sans aide, l'investissement est amorti en quelques dizaines de milliers de kilomètres, malgré une surconsommation de 20 à 25 %.

ET FAIRE DURER SON VIEUX DIESEL, C'EST MAL ?

Pour qui circule à la campagne et rarement en ville, faire durer un vieux diesel capable de parcourir encore 100 000 kilomètres ou plus est quasiment un geste écologique. « On évite ainsi l'émission des 6 à 12 tonnes de CO₂ nécessaires à la fabrication d'une neuve », relève Bertrand-Olivier Ducreux. Sans oublier qu'une familiale diesel ancienne consomme et émet jusqu'à 30 % de CO₂ de moins qu'un SUV essence récent. « Un vieux diesel bien entretenu, a fortiori avec un filtre à particules en bon état, pollue moins qu'une essence récente qui en est souvent dépourvue ou dont l'entretien est négligé », conclut Jean-Luc Moreau.