



REVUE DE PRESSE - AVRIL 2022

36 articles, 2 TV et 2 radios :

- **Presse Nationale Généraliste**

- **Le Parisien - Supplément Ma Terre** - 1er avril 2022 - *Rouler au Superéthanol-E85, une bonne idée ou pas pour la planète ?*
<https://www.leparisien.fr/environnement/rouler-au-superethanol-e85-une-bonne-idee-ou-pas-pour-la-planete-01-04-2022-B4DLSXIC7JCXVN5SUI2XDATPMY.php>
- **20 Minutes** - 1er avril 2022 - *Prix des carburants : « Le bioéthanol est une réponse rapide pour l'amélioration du pouvoir d'achat »*
<https://www.20minutes.fr/societe/3262611-20220401-prix-carburants-bioethanol-reponse-rapide-amelioration-pouvoir-achat>
- **Le Parisien** - 6 avril 2022 - *Dans l'Oise, c'est la ruée vers le bioéthanol : « Depuis la hausse des prix de l'essence, ça n'arrête pas »*
<https://www.leparisien.fr/oise-60/dans-loise-cest-la-ruée-vers-le-bioethanol-depuis-la-hausse-des-prix-de-lessence-ca-narrete-pas-06-04-2022-5R55PITM5BF77PL5MX5LKFIX6Y.php>

- **Presse Nationale Economique**

- **Le Particulier** - 20 avril 2022 - *Vous avez fait poser un boîtier de conversion au Superéthanol-E85 sur votre véhicule, attention aux assurances en cas de panne*
<https://leparticulier.lefigaro.fr/article/vous-avez-fait-poser-un-boitier-de-conversion-au-superethanol-e85-sur-votre-vehicule-attention-aux-assurances-en-cas-de-panne>
- **Capital.fr** - 22 avril 2022 - *Bioéthanol : pourquoi il est déconseillé de rouler à l'E85 sans boîtier*
<https://www.capital.fr/auto/bioethanol-pourquoi-il-est-deconseille-de-rouler-a-le85-sans-boitier-1434587>

- **Presse Spécialisée Agriculture**

- **La France Agricole** - 13 avril 2022 - *Véhicule : Le convertir au Superéthanol Cf annexe*

Le Betteravier Français - 24 avril 2022 - *L'E85, star des stations-service*
<https://www.lebetteravier.fr/2022/04/26/le85-star-des-stations-service/>

- **Presse Spécialisée Assurances**

- **MMA** - 8 avril 2022 - *Boîtier éthanol : un kit pour convertir sa voiture à l'E85*
<https://www.mma.fr/zeroblaba/boitier-ethanol-E85.html#.YlbIGS0iufU>

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **La Dépêche.fr** - 1er avril 2022 - *Castelsarrasin. Bioéthanol : « En un mois et demi on en a installé une trentaine »*



<https://www.ladepeche.fr/2022/04/01/bioethanol-en-un-mois-et-demi-on-en-a-installe-une-trentaine-10207231.php>

- **Le Dauphiné Libéré** - 1er avril 2022 - *Rouler au E85 : quelles aides pour un boîtier moins cher ?*
<https://www.ledauphine.com/magazine-automobile/2022/04/01/rouler-au-e-85-queelles-aides-pour-un-boitier-moins-cher>
- **Le Petit Bleu d'Agen** - 2 avril 2022 - *Le boom des véhicules neufs et d'occasion à l'éthanol*
<https://www.petitbleu.fr/2022/04/02/le-boom-des-vehicules-neufs-et-doccasion-a-lethanol-10210061.php>
- **Actu.fr Toulouse** - 2 avril 2022 - *Toulouse. Flambée du prix des carburants : ces garages proposent la pose d'un boîtier bioéthanol*
https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/toulouse-flambee-du-prix-des-carburants-ces-garages-proposent-la-pose-d-un-boitier-e85_49797545.html
- **La Dépêche.fr** - 2 avril 2022 - *Prix de l'essence : les pompes de bioéthanol tournent à plein régime*
<https://www.ladepeche.fr/2022/04/01/prix-de-lessence-les-pompes-de-bioethanol-tournent-a-plein-regime-10209203.php>
- **Team Côte d'Azur** - 4 avril 2022 - *L'intelligence artificielle au service du boîtier de conversion au Superéthanol-E85 de FlexFuel Energy Development*
<https://www.investincotedazur.com/lintelligence-artificielle-superethanol/>
- **Webtimedias** - 4 avril 2022 - *FlexFuel Energy Development lance un boîtier dopé à l'IA pour optimiser la consommation*
<https://www.webtimedias.com/article/flexfuel-energy-development-lance-un-boitier-dope-lia-pour-optimiser-la-consommation>
- **Le Progrès** - 6 avril 2022 - *Pour moins consommer, les boîtiers E85 adoptent l'intelligence artificielle*
<https://www.leprogres.fr/magazine-automobile/2022/04/06/pour-moins-consommer-les-boitiers-e85-adoptent-l-intelligence-artificielle>
- **Nord Littoral** - 7 avril 2022 - *Blaringhem : Le bioéthanol pour éviter le « coût » de pompe*
<https://www.nordlittoral.fr/141156/article/2022-04-07/blaringhem-le-bioethanol-pour-eviter-le-cout-de-pompe> (pas d'accès à l'article)
- **Le Progrès** - 8 avril 2022 - *Rouler au E85 : quelles aides pour un boîtier moins cher ?*
<https://www.leprogres.fr/magazine-automobile/2022/04/08/rouler-au-e-85-queelles-aides-pour-un-boitier-moins-cher>
- **Ouest France Dinard** - 12 avril 2022 - *Coût de l'essence : le bioéthanol fait*



le plein de nouveaux convertis à Dinard

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/dinard-35800/cout-de-l-essence-le-bioethanol-fait-le-plein-de-nouveaux-convertis-a-dinard-7b93fc4e-b4b2-11ec-9546-0282d5be25be>

- **Maville.com par Ouest France** - 12 avril 2022 - *Coût de l'essence : le bioéthanol fait le plein de nouveaux convertis à Dinard*
https://redon.maville.com/actu/actudet_-cout-de-l-essence-le-bioethanol-fait-le-plein-de-nouveaux-convertis-a-dinard-_dep-5176654_actu.Htm
- **La Nouvelle République des Pyrénées** - 14 avril 2022 - *Carburants : le bioéthanol E85 fait le plein dans les Hautes-Pyrénées*
<https://www.nrpyrenees.fr/economie/automobile/carburants-le-bioethanol-e85-fait-le-plein-dans-les-hautes-pyrenees-10218809.php>
Article repris aussi dans La Dépêche
- **Le Dauphiné Libéré** - 20 avril 2022 - *Vous passez au bioéthanol E85 : serez-vous toujours assuré ?*
<https://www.ledauphine.com/magazine-automobile/2022/04/20/vous-passez-au-bioethanol-e-85-serez-vous-toujours-assure>
- **Le Républicain Lorrain** - 20 avril 2022 - *Pour moins consommer, les boîtiers E85 adoptent l'intelligence artificielle*
<https://www.republicain-lorrain.fr/magazine-automobile/2022/04/20/pour-moins-consommer-les-boitiers-e85-adoptent-l-intelligence-artificielle>
- **Presse Auto**
- **Kms Entreprise** - Mars 2022 - *Carburants alternatifs - GPL/ GNV/ E85/ Rétrofit : comment choisir ?*
Cf annexes
- **Auto Plus** - 1er avril 2022 - *Brève - ... Et solution technique pour convertir les 1.2 PureTech*
Cf annexe
- **L'Automobile Magazine** - 4 avril 2022 - *Nouvelles énergies - Boîtier E85 : la liste des régions qui proposent des aides à l'installation*
<https://www.automobile-magazine.fr/conseils-pratiques/article/33328-boitier-e85-la-liste-des-regions-qui-proposent-des-aides-a-l-installation>
- **Décision Atelier** - 5 avril 2022 - *FFED met de l'intelligence dans son boîtier de conversion au Superéthanol-E85*
<https://www.auto-infos.fr/article/ffed-met-de-l-intelligence-dans-son-boitier-de-conversion-au-superethanol-e85.247552>
- **L'Automobile Magazine** - 5 avril 2022 - *Nouvelles énergies - 5 choses à savoir absolument avant de rouler au bioéthanol E85*
<https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/33354-5->



[choses-a-savoir-absolument-avant-de-rouler-au-bioethanol-e85](#)

- **Après-Vente Auto** - 7 avril 2022 - E85 : FlexFuel met de l'IA dans ses boîtiers de conversion
<https://auto.zepros.fr/reparateurs/article/e85-flexfuel-met-de-lia-dans-ses-boitiers-de-conversion>
- **Décision Atelier** - 12 avril 2022 - L'essentiel des actualités de la semaine du 4 au 8 avril - Vidéo
<https://www.auto-infos.fr/article/video-l-essentiel-des-actualites-de-la-semaine-du-4-au-8-avril-2022.247997>
- **Autonews** - 12 avril 2022 - Eclairage - Rouler à l'E85 sans boîtier homologué : quels sont les risques ?
<https://www.autonews.fr/green/actualite/rouler-a-l-e85-sans-boitier-homologue-quels-sont-les-risques-107145>
- **Smart Times 15** - 14 avril 2022 - Pourquoi se faire installer un boîtier Superéthanol ?
<https://www.smarttimes15.com/pourquoi-se-faire-installer-un-boitier-superethanol/>
- **Auto Plus** - 15 avril 2022 - Guide pratique - Les Coachs d'Auto Plus : Superéthanol E85 - La solution contre la hausse des prix à la pompe ? et Acheter une voiture d'occasion : Rouler à l'E85 en occasion - Quelles sont les solutions ?
Cf annexes
- **Automobile Propre** - 19 avril 2022 - FlexFuel Energy sort un kit E85 intelligent pour économiser plus
<https://www.automobile-propre.com/flexfuel-energy-sort-un-kit-e85-intelligent-pour-economiser-plus/>
- **Autoplus.fr** - 20 avril 2022 - Superéthanol E85 : Tout savoir sur ce biocarburant !
<https://www.autoplus.fr/pratique/superethanol-e85-savoir-biocarburant-572117.html#item=1>
- **Autoplus.fr** - 20 avril 2022 - Peut-on convertir son utilitaire à l'E85 ?
<https://www.autoplus.fr/pratique/on-convertir-utilitaire-a-le85-572168.html#item#item=1>
- **TV**
- **Vià Occitanie** - 11 avril 2022 - Boîtier éthanol : Forte demande dans ce garage carcassonnais
<https://viaoccitanie.tv/boitier-bioethanol-forte-demande-dans-ce-garage-carcassonnais/>
- **Envoyé Spécial** - 14 avril 2022 - Très chères voitures



<https://www.france.tv/france-2/envoye-special/3237523-emission-du-jeudi-14-avril-2022.html>

- **Radio**

- **Sud Radio - On parle auto - Chronique Environnement - 23 avril 2022 - Interview de Jérôme Loubert autour du boîtier intelligent**
<https://www.sudradio.fr/emission/on-parle-auto-11> (min 22:50 à 37:40)
- **RTL - 24 avril 2022 - Carburants : combien pouvez-vous économiser en roulant au GPL ou E85 ?**
<https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/carburants-combien-pouvez-vous-economiser-en-roulant-au-gpl-ou-e85-7900147630>

VÉHICULE

Le convertir au superéthanol

Avec la flambée du prix du carburant, de nombreux automobilistes choisissent de rouler au E85.

Le différentiel entre le E85 et le SP95-E10 frôle un euro du litre. Convertir un véhicule essence au superéthanol est vite rentable. De nombreux automobilistes franchissent le pas. Dans l'Aisne, l'entreprise FD Performance a vu ses commandes croître de 240 % au premier trimestre 2022, comparé à la même période de 2021. Clémence Dewulf-Hemery, sa cogérante, explique : « Nous proposons deux formules : la reprogrammation du moteur ou l'installation d'un boîtier homologué. Le résultat est le même. » Alors, comment choisir ? Clémence souligne : « On obtient de meilleurs réglages en reprogrammation. Nous la facturons 690 euros. Elle reste notre cœur de métier. »

AIDES POUR LES BOÎTIERS

Emmanuel, agriculteur dans l'Aisne, qui a choisi cette option il y a trois ans pour sa Twingo témoigne : « J'ai observé une surconsommation de carburant d'environ 10 %. Mais la dépense de 650 euros à l'époque a rapidement été rentabilisée. Au départ, j'ai transporté des bidons d'E85, mais maintenant ce carburant est plus facile à trouver. Ma voiture ne roule qu'à l'éthanol. Je fais le

plein pour 30 euros. L'hiver, il arrive qu'elle ait un peu de mal à démarrer. Dans ce cas, je verse un peu d'essence dans le réservoir. » La pose d'un boîtier coûte plus cher que la reprogrammation. Chez FD performance, les prix varient de 990 à 1 690 euros, mais le client peut solliciter des aides. Dans les Hauts-de-France, la Région accorde jusqu'à 400 euros, selon les revenus du foyer fiscal. Certains départements abondent cette somme. L'installation d'un kit impose de modifier la carte grise, ce qui se traduit par un meilleur classement en Crit'Air, apprécié par certains automobilistes.

FlexFuel Energy Development représente 70 % du marché des boîtiers homologués. Jérôme Loubert, son directeur Europe, observe : « Le gros des installations concerne des petites motorisations comme les 208, Dacia Sandero, Dacia Lodgy, Toyota Yaris... Il s'agit de clients qui recherchent du pouvoir d'achat. » Cette société a enregistré une multiplication par dix de ses commandes en mars 2022. Son nouveau boîtier à injection indirecte (en photo) à 1 200 euros pose incluse s'annonce prometteur. **CATHERINE YVERNEAU**



FlexFuel Energy Development

Vérifiez la compatibilité de votre véhicule avec la pose d'un boîtier ou la reprogrammation.

Éducation

LES 1 000 PREMIERS JOURS DE BÉBÉ

Un nouveau site internet accompagne les jeunes parents pendant cette période primordiale et sensible.



Les 1 000 premiers jours de bébé, du quatrième mois de grossesse à ses deux ans, sont déterminants pour son développement physique, psychique, relationnel... Ils sont aussi source de questionnement pour les parents. Un site, mis en ligne fin 2021 par Santé publique France, fait référence. Il offre des conseils simples et concrets sur la mise en place de l'allaitement, la diversification alimentaire, les étapes de développement du bébé, les phases de sommeil, le suivi médical de la maman et de l'enfant... Des articles et vidéos d'experts et de parents rassurent et déculpabilisent sur des sujets tels que comment arrêter de fumer, différencier baby blues et dépression post-partum, les interactions possibles avec un nouveau-né, l'organisation à trouver lors de la reprise du travail... **F. MELIX**
<https://www.1000-premiers-jours.fr/fr>

Nouveauté

Un hortensia à fleurs marbrées

Cette nouvelle variété d'hortensia introduite en 2021 se démarque nettement des autres. L'*Hydrangea macrophylla* So Long 'Starlit Sky' a de grandes inflorescences plates à pétales frisotés, d'un rose lumineux marbré de blanc. Bicolore, il fleurit en été sur tous ses bourgeons terminaux et latéraux, et il donne un bel effet en potée. Il peut aussi se cultiver en pleine terre, installé en mi-ombre. Sa taille reste compacte, avec une hauteur d'environ 0,80 à 1 mètre. Le feuillage gaufré est original. Très rustique, cette variété supporte jusqu'à - 15 °C.



Sagitt



CARBURANTS ALTERNATIFS GPL / GNV / E85 / Rétrofit : comment choisir ?

- 1 Les carburants alternatifs attirent de plus en plus d'attention face à l'envolée des prix des carburants fossiles classiques.
- 2 Produits à partir de végétaux, le superéthanol E85 dispose d'un bilan carbone du point de vue à la roue particulièrement favorable.
- 3 Les ventes de GPL ont été poussées, ces deux dernières années, par le développement de l'offre des constructeurs, particulièrement Dacia.
- 4 Les réseaux de distribution d'E85 et de GPL sont importants et permettent une bonne couverture nationale.

Comment évolue la part des ventes du GPL en France ?

Les carburants alternatifs que sont le GPL (gaz de pétrole liquéfié) et le GNV (gaz naturel pour véhicule) et l'E85 (superéthanol, mélange d'éthanol à au moins 85 % et d'essence) existent depuis de nombreuses années. Face à la hausse des prix des carburants constatée depuis plusieurs semaines et même de nombreux mois, comment évolue la part des ventes de ces carburants ?

En ce qui concerne le GPL, il y a eu un changement significatif ces deux dernières années avec l'arrivée de véhicules équipés en première monte, directement chez le constructeur, au sein des gammes Renault et Dacia. Environ 50 000 véhicules GPL ont été vendus en 2021. La poussée des ventes de véhicules GPL a permis de revenir l'année dernière à des volumes de carburant au niveau de ceux de 2010. Cette évolution est encore sensible cette année et le groupe Renault envisage de vendre environ 30 % de ses véhicules équipés en GPL en 2020. De surcroît, les forces de vente de ces deux constructeurs ont été formés et les véhicules GPL sont mis en valeur dans les réseaux de concessions. Il faut rappeler que le GPL, même s'il est en grande partie d'origine fossile, permet des niveaux de émission de CO₂ et de polluants inférieurs à l'essence permettant ainsi un passage plus facile des motorisations aux normes antipollution Euro 7 et est moins taxé. Il faut également souligner le fait que, en ce qui concerne les ventes aux entreprises, certains loueurs longue durée commencent à prendre en compte les véhicules fonctionnant au GPL, ce qui n'était pas le cas auparavant même si 99 % de l'offre concerne des véhicules particuliers » explique Jean-Baptiste Jarry, directeur sécurité des installations, usages et transports France Gaz Liquides.

Autre représentant de la « filière gaz » au-

TABLE RONDE

tour de la table, Axel Mencerini, de la société RM Gaz, rappelle que « Aujourd'hui, il est possible de transformer n'importe quel véhicule essence pour qu'il fonctionne au GPL, or sur le marché des véhicules utilitaires, l'offre avec des motorisations essence reste peu importante et uniquement sur les segments inférieurs. En plus, la transformation sur la base d'un véhicule neuf peut entraîner, chez certains constructeurs, la perte totale ou partielle de la garantie, un risque que certains utilisateurs ne veulent pas prendre même si cela est totalement injustifié, le GPL étant un carburant plus « propre » pour le moteur que l'essence classique ».

« L'offre et la législation en matière de GPL a fortement évolué depuis une vingtaine d'années. Il y a d'abord eu des véhicules mono-carburant au GPL, avec toutes les contraintes que cela pouvait entraîner pour leur utilisation ; à partir de 1995, la bi-carburant a été autorisée. Puis, en 1999, l'accident de Venissieux a mis un coup d'arrêt au GPL. La reprise a eu lieu à partir de 2008 avec la prime aux carburants écologiques qui a été fortement suivie par les consommateurs, entraînant une forte augmentation du volume de véhicules vendus. La fin de ces primes a, de nouveau, mis un coup d'arrêt au marché. Aujourd'hui, le GPL retrouve un intérêt face aux prix des carburants classiques grâce à sa facilité



« Il y a obligation de faire poser son boîtier E85 par un installateur agréé »

WILLIAM ORSICA

LES PARTICIPANTS À LA TABLE RONDE

- Fabrice Desmaray**
Directeur des relations publiques
Ford France
- William Orsica**
Directeur marketing
flexfuel-company
- Jean-Baptiste Jarry**
Directeur sécurité installations, usages et transports
France Gaz Liquides
- Marc Lemichoux**
Directeur ventes sociétés
Ford France
- Nicolas Kienleff**
Ingénieur responsable carburants SPRLA (Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole)
- Elise Lemahieu**
Marketing manager
Phoenix Mobility
- Axel Mencerini**
société RM Gaz

avantageux synonyme de prix à la pompe inférieur intégrant malgré une surconsommation de l'ordre de 30 % et au prix des véhicules diesels qui sont supérieurs aux véhicules GPL, même avec un lit qui coûte entre 2 000 et 3 000 € en seconde monte, les offres première monte étant encore plus intéressantes » rappelle Jean-Baptiste Jarry.



« Le coût du retrofit peut être amorti grâce aux nombreuses aides existantes »

ELISABETH LAMINE

Comment évolue la part des ventes de CPL en France ?

Représentant le Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (ou SNPA), Nicolas Kursovgou est le « Monsieur » E85 de notre table ronde. Il explique :

« Le superéthanol est un bio carburant élaboré à partir de plantes, comme la betterave sucrière, le blé ou le maïs, et de résidus amidonnés. L'éthanol ainsi produit est mélangé à de l'essence pour donner à la pompe de l'E85, le taux d'éthanol variant, selon les saisons, entre 60 et 85 % du son nom. Ce carburant a plusieurs avantages, à commencer par son prix grâce à une fiscalité beaucoup moins forte et qui, par rapport aux dérivés du pétrole ou des carburants indotés sur le cours du pétrole, ne connaît pas de forte variation de son prix. Ainsi, malgré la crise actuelle, son prix est resté globalement stable à 0,80 €/l. L'E85 a aussi un autre avantage, surtout en cette période de crise internationale : la production est locale et l'E85 est une spécialité française. La France est le premier producteur de bio-éthanol en Europe avec 12 millions d'hectolitres par an. Nous sommes d'ailleurs légèrement

TABLE RONDE

exportateurs. En 2021, la consommation d'E85 a augmenté de 33 % par rapport à 2020. Le prix du carburant attractif, le faible coût de transformation du véhicule (un boîtier additionnel coûte environ 800 € pose compris) et le développement de l'offre de véhicules flexfuel fonctionnant à l'E85 notamment chez Ford, expliquent cette forte augmentation. Il faut rappeler qu'aujourd'hui, 2 757 stations distribuent de l'E85, permettant une couverture homogène du territoire national. »

« Il faut aussi rappeler que, si jamais le conducteur a besoin de faire le plein et qu'il n'y a pas d'E85 dans une station à proximité, il est toujours possible de rouler avec de l'essence « classique » sans conséquences, si ce n'est sur le portemanteau du conducteur. C'est en partie cela qui rassure le client et qui fait que notre offre de modèle flexfuel, une initiative 100 % française, rencontre un très vif succès » soutient Fabrice Devanlay, directeur des relations publiques Ford France.

« Les faibles variations du prix de l'E85 sont directement liés à la quantité des-

sence contenu et la variation du prix de l'essence », souligne Marc Jemichs, directeur des ventes sociétés Ford France.

Quid du GNV ?

Le GNV ou gaz naturel pour véhicules, très présent dans certains pays, comme l'Italie, ne reste utilisé en France que par certaines flottes d'utilitaires et de poids lourds. Quest-ce que le GNV et quels sont ses avantages et inconvénients ?

« Le GNV, c'est du gaz de ville utilisé comme carburant. Il s'agit principalement de méthane s'il est dérivé fossile ou du biométhane s'il est issu de la biomasse. Malgré la présence de réseau de gaz naturel dans de nombreuses villes en France, le GNV souffre principal du manque de réseau de stations distribuant ce carburant. Il s'agit généralement de stations professionnelles utilisées pour des flottes souvent captives même si certaines stations peuvent être accessibles avec des cartes spécifiques. Il y a 5 ou 6 ans, nous avons assisté à une

L'UE double ses objectifs de production de biogaz

L'Union Européenne souhaite porter à 35 milliards de mètres cubes par an d'ici à 2030, la production de biogaz actuellement. Soit un doublement des objectifs jusqu'aux fins, lie à la guerre en Ukraine et les tensions sur le gaz russe. Face à la guerre en Ukraine et les tensions sur le gaz russe, l'Europe, via son projet « REPowerEU », considère que le biométhane, et donc le bioGNV, est une véritable alternative au gaz naturel russe. Harman Dekker, PIG de l'association européenne du biogaz EBA, pense que cet objectif est atteignable, voire dépassable. Il souligne que : « L'objectif (de production) de biogaz représente plus de 20 % des importations actuelles de gaz de l'UE en provenance de Russie. D'ici à 2030, ce potentiel peut tripler, dépassant largement les 100 milliards de mètres cubes et couvrant 50 à 50 % de la future demande de gaz de l'UE - pour 7 ans ». L'UE déploie un train de mesures, parmi lesquelles l'assouplissement des règles de subvention des agriculteurs nationales par les États. Non limités à la production de biogaz, cet assouplissement du cadre vise aussi à soutenir les agriculteurs durement touchés par une hausse brutale de leurs consommables.

KMS ENTREPRISE - N°181 - MARS 2022

TABLE RONDE

forte augmentation du marché des véhicules professionnels (utilitaires et poids lourds) ; depuis cela s'est fortement ralenti et le GNV doit faire face à une forte augmentation de son prix de vente suite aux fortes augmentations du prix du gaz ce qui a un effet négatif sur les ventes de véhicules », explique Axel Mancucchi, société BM Gaz.

Un intérêt croissant de la part des entreprises.

Jusqu'à présent, les carburants alternatifs ne semblaient pas intéresser fortement les entreprises et était plus considéré comme des solutions contingentes que comme une alternative crédible aux carburants fossiles. Qu'en est-il aujourd'hui ?

« L'E85 n'est plus une curiosité par les entreprises mais comme une solution viable et intéressante. Ford France propose quatre modèles VF (Fiesta, Puma, Focus et Kuga) ainsi que deux VU (Fiesta Affine et Transit Connect) fonctionnant à l'E85. Cela représente un intérêt fiscal et permet un coût de roulage inférieur à celui d'un modèle équivalent essence, voire diesel. Ce dernier que nous associons E85 à des solutions hybrides qui ont d'ailleurs performé et simplement remplacé notre offre essence classique. Et comme il s'agit d'une solution première monte, le surcoût est marginal. Ces véhicules représentent actuellement, selon les modèles, de 70 à 82 % des ventes sociétés, ce qui prouve l'intérêt de cette solution, les gestionnaires de parc vérifiant bien entendu l'intérêt pour eux de recourir à ces modèles E85 », affirme Marc Jemichs, directeur des ventes sociétés Ford France.

KMS ENTREPRISE - N°181 - MARS 2022

« Est-il possible de « mixer » E85 et CPL ? »

Alors que les ventes de voitures Dual fonctionnant au GPL est en forte augmentation, est-il techniquement possible d'ajouter un boîtier E85 à un véhicule pour pouvoir rouler au GPL et à l'E85, indifféremment ?

« Il est tout à fait possible d'ajouter un boîtier E85 sur un modèle au GPL. Il faut toutefois faire attention, tous les boîtiers n'étant pas compatibles mais cela ne pose aucun souci d'un point de vue technique », affirme William Gyga, directeur marketing flexfuel-company.

« Il est tout à fait possible de faire fonctionner le moteur d'un modèle GPL à l'E85 au lieu de l'essence avec la pose d'un boîtier. Cependant, il faut rappeler que le fonctionnement au GPL, en phase gazeuse, présente davantage les inconvénients que les autres carburants », ajoute Axel Mancucchi, société BM Gaz.



« Le surcoût de l'E85 en première monte est inférieur au prix d'une peinture métallisée »

FABRICE DEVANLAY

Vers une évolution de la fiscalité ?

Comment a évolué ou risque d'évoluer la fiscalité pesant sur le GPL, le GNV ou

« L'E85 ? Pourrions-nous assister à un envol des prix de ces carburants à l'image de ce qui se passe pour l'essence et le gazole ? »

« Il faut rappeler avant tout qu'il n'y a pas eu d'évolution des taxes sur le carburant depuis décembre 2017 et que la TICPE a été bloquée depuis décembre 2018 suite à la crise des gilets jaunes. Par rapport aux prix actuels des carburants, il y a une forte pression sur le gouvernement pour diminuer le montant des taxes. Dans l'hypothèse d'un relèvement des taxes sur le carburant, elles porteraient certainement sur les carburants fossiles d'avantage que sur les bio-carburants, notamment par rapport aux risques demandés au niveau européen qui pèsent sur la France par rapport aux niveaux des émissions de CO₂ », assure Nicolas

27

TABLE RONDE

Quelle offre première monte ?

Kurtzoglou, ingénieur responsable carburants SNEPA.

« Nous nous appuions sur le règlement européen concernant les carburants alternatifs. Il y a une sorte d'accord au niveau de Bercy, étant donné qu'il n'y a plus de prime à la conversion au GPL... l'avantage sur la taxation sur le carburant est maintenu - précise Jean-Baptiste Jarry, directeur sécurité des installations, usages et transports France Gaz Liquides.

« Il faut aussi souligner que cette situation devrai des prix des carburants à la pompe est conjoncturel. D'un point de vue géopolitique, la production d'un carburant localement est une réponse intéressante. Je reprendrai les propos de Louis-Carl Vignon, le président de Ford France : l'E85 est un carburant écologique, économique et pratique. Quant aux critiques concernant l'utilisation des ressources agricoles, je rappelle que la production des 12 millions d'hectolitres annuels évoqués précédemment, correspond à seulement 0,7 % de la surface agricole utile française » reprend Nicolas Kurnsgou.

Comment transformer son véhicule à l'E85

Dans le cas d'un véhicule essence, comment faire pour pouvoir, en toute sécurité et en toute légalité, rouler à l'E85 ?

« La conversion à l'E85 s'est faite d'un arrêté en 2017. Il est tout d'abord nécessaire de faire appel à un atelier homologué qui va permettre d'augmenter le temps d'injection et ainsi un fonctionnement satisfaisant du moteur avec l'E85. Il y a ensuite nécessité de faire appel à un installateur agréé. Ce dernier assurera le montage dans de bonnes conditions et ainsi le bon fonctionnement du véhicule dans le temps. Il fournira aussi les papiers nécessaires à la modification de la carte grise. Même si cela n'est pas obligatoire, cela est fortement recommandé, notamment ensuite en cas de contrôle technique ou accidentel, le véhicule pouvant être considéré comme non conforme à l'origine » explique William Gygas, directeur marketing flexfuel-company.

« La liste des boîtiers homologués est disponible sur le site www.flexfuel85.fr. Ils sont, pour le moment, au nombre de quatre : ceux proposés par les marques Bomatom, Borel, e-FlexFuel et FlexFuel-Company. La pose doit être effectuée par un professionnel formé et agréé et la carte grise modifiée », précise Nicolas Kurtzoglou, ingénieur responsable carburants SNEPA.

une initiative française et que ces modèles offrent la particularité d'offrir un TCO (coût total de détention) plus performant lorsqu'ils sont davantage utilisés. Avec l'E85, plus on roule, plus c'est intéressant. A partir de 15 000 kilomètres par an, le TCO est meilleur que celui d'un hybride rechargeable. Beaucoup d'entreprises sont perdues par rapport au choix de l'énergie de leurs véhicules. Avec nos modèles hybrides E85, nous offrons l'avantage fiscal de l'hybride et l'avantage d'un carburant moins cher - ajoute Marc Jamichet, directeur des ventes sociétés Ford France.

Les constructeurs proposent des véhicules utilisant un des carburants alternatifs déjà évoqué sont encore peu nombreux. Comment évolue cette offre ?

« Concernant l'E85, l'offre de Ford porte sur 4 voitures particulières et 2 modèles de utilitaires. Ces modèles représentent, à eux seuls, plus de 92 % des ventes de la marque. Il ne semble pas forcément nécessaire ni judicieux d'élargir notre offre pour le moment, même si rien n'est exclu. Le Puma est notre best-seller des modèles E85 puisqu'il représente, à lui seul, 40 % des ventes et que, depuis le début de l'année, 93 % des ventes du modèle ont été des versions fonctionnant au bioéthanol » explique Fabrice Denaud, directeur des relations publiques Ford France.

« Il convient de rappeler que l'offre E85 est



« Un nouveau type de GPL « bio » est en train d'être développé » JEAN-BAPTISTE JARRY

« Outre Ford, Jaguar - Land Rover est aussi en train de développer son offre de véhicules E85. Quel du GPL ?

« Comme déjà évoqué au début de cette table ronde, le changement important de ces deux dernières années concernant le GPL, est l'offre première monte de Dacia qui a entraîné une hausse substantielle du nombre de véhicules GPL vendus, environ 50 000 véhicules GPL en 2021, dont une forte partie sont des Dacia. Le groupe Renault envisage de vendre environ 30 % de ses véhicules équipés en GPL en 2030, ce qui assure une belle pérennité à ce carburant » affirme Jean-Baptiste Jarry, directeur sécurité des installations, usages et transports France Gaz Liquides.

TABLE RONDE

Dù faire entretenir ces véhicules ?

Ces véhicules à carburants alternatifs nécessitent-ils un entretien particulier ?

Faut-il nécessairement les faire entretenir dans le réseau de la marque ou auprès de l'installateur en cas de montage en seconde monte ?

« Autre avantage de l'E85, c'est qu'il n'y a aucune différence avec un véhicule essence au niveau de l'entretien. Lorsque nous avons lancé nos premiers véhicules E85 d'origine, dans les années 2000, les clients étaient méfiants et nous devions paradoxalement expliquer cette offre par quelque chose de simple. Il y avait une incompréhension par rapport à la simplicité de l'E85. Depuis, il y a eu une appropriation du conseil chez le constructeur et notre réseau qui est, bien entendu, formé pour vendre et assurer l'entretien de ces modèles E85 » affirme Fabrice Denaud, directeur des relations publiques Ford France.

« C'est vrai qu'il y a eu une période pendant laquelle les consommateurs se posaient beaucoup de questions et se demandaient où était le piège avec l'E85. Ça commence à être moins le cas. Concernant l'entretien, il est identique à celui d'une automobile essence classique » confirme William Gygas, directeur marketing flexfuel-company.

« Concernant le GPL, lorsqu'il s'agit d'un véhicule équipé en première monte, il semble logique de faire assurer l'entretien dans le réseau en cas de montage de seconde monte, l'entretien peut être effectué auprès de réseaux spécialisés. En ce qui nous concerne, nous recommandons le changement de filtre gazole tous les ans ou tous les 15 000 kilomètres pour assurer un fonctionnement optimal. Sinon, le fil d'entretien d'un carburant sous forme gazeuse n'est pas d'usage »

Le retrofit, une solution d'avenir ?

Plusieurs sociétés proposent d'assurer le retrofit, c'est à dire la transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique. Dans quel but ? Pour quel ? A quel prix ?

Seule représentante de ce type d'activité à notre table ronde, Elise Lemoine, marketing manager Phoenix Mobility, explique que « La société Phoenix travaille avant tout avec des professionnels qui disposent de véhicules atelier ou des véhicules spécifiques, comme des dépanneuses. Ces véhicules coûtent très cher à l'acquisition et doivent pouvoir opérer partout et en toutes circonstances y compris dans les zones de restriction de circulation. Doux l'intérêt du retrofit. Nous apportons des conseils dans le « calibrage » de la transformation. Généralement, les clients nous demandent une autonomie équivalente à celle d'un véhicule thermique, de l'ordre de 600 kilomètres avec une charge. Dans la réalité, ils parcourent à peine une centaine de kilomètres quotidiennement. Nous devons effectuer une adaptation de la batterie, qui reste néanmoins le plus coûteux de la transformation, aux besoins réels. Nous apportons aussi des conseils concernant les aides existantes et la formation à l'éco-conduite ».

« Avec le retrofit, il faut aussi prendre en compte l'aspect « économie circulaire » et le fait de prolonger la vie d'un véhicule, qui en plus va cesser d'émettre du CO2, permet, sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, de diminuer de 56 % ses émissions de CO2. Et le rappelai aussi qu'avant l'entrée en vigueur de nombreuses ZFE, les collectivités et les entreprises vont être obligées de passer aux véhicules électriques. Dans ce cadre, le retrofit a toute sa place » reprend Elise Lemoine.



« L'E85 est un carburant simple, écologique, économique et patriotique » NICOLAS MURSIRCIANU

« Nous avons été contacté par des opticiens du retrofit. Les coûts sont très élevés et en grande partie du fait des contraintes d'homologations des kits. Cette opération peut néanmoins avoir du sens pour des véhicules utilitaires dotés d'équipements coûteux et spécifiques. Ça ne représente toutefois qu'une très faible part du marché des véhicules utilitaires qui, par ailleurs, pourrait voir son électrification comme c'est le cas chez Ford avec le lancement prochain du E-Transit » ajoute Fabrice Denaud, directeur des relations publiques Ford France.

TABLE RONDE

Quels impacts sur les émissions de CO2 ?

Si le rétrofit et le passage à la propulsion électrique permet logiquement une forte diminution des émissions de CO2, qu'en est-il concernant les autres carburants alternatifs ? Peuvent-ils être, à juste titre, considérés comme plus vertueux pour l'environnement ?

« L'E85 est issu de plantes qui consomment du CO2 : c'est autant d'émissions en moins. Environ 75 % de CO2 en moins pour l'éthanol pur et environ 50 % de CO2 de moins en prenant en compte le cycle de vie. Quant aux émissions de particules fines, elles sont inférieures de 90 %. Le règlement européen CO2 est en train d'être rediscuté, ce qui me semble être nécessaire. La Commission Européenne ne prend en compte que les émissions de CO2 à l'échappement et sa volatilité est que cela soit réduit à zéro, ce qui revient à ne considérer comme solution que les véhicules électriques. Or, l'impact environnemental d'une batterie pour un véhicule électrique est significatif. On estime ainsi qu'une batterie de 60 kWh émet environ 40 g de CO2/km sur 15 000 kilomètres. Ce qui est équivalent ou même supérieur aux émissions de CO2 du puits à la roue d'un véhicule hybride » E85. Des discussions ont lieu à Bruxelles en ce moment pour faire évoluer cet état de fait » explique **Nicolas Kurtzoglou**, ingénieur responsable carburants SnpPA.

« En prenant en compte le bilan global, production de la voiture, roulage, fin de vie, l'E85 est une solution pertinente. Il s'agit d'un carburant produit localement, ce qui évite les frais et les émissions liés au transport tout en permettant des gains lors du roulage du véhicule ».

Concernant le GPL, ce carburant permet une diminution de environ 20 % du CO2 par rapport à une voiture essence clas-

sique et il n'y a quasiment aucune émission de particules fines. Il faut souligner le fait que le GPL est issu du craquage des produits pétroliers mais que ce même processus appliqué à la conversion des gisements végétaux ou animaux (processus HVO ou XTL) permet aussi de récupérer du gaz, du « bio-GPL ». Certaines entreprises travaillent aussi à la transformation de déchets ou de sciure de bois, cela devrait permettre de pouvoir proposer, à terme, un GPL non fossile et donc plus vertueux du point de vue environnemental » expose **Jean-Baptiste Jarry**, directeur sécurité des Installations, usages et transports France Gaz Liquides.

Vers une augmentation du kilométrage annuel ?

Alors que le kilométrage moyen en sein des entreprises est orienté à la baisse depuis plusieurs années, est-ce que le passage aux carburants alternatifs, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement peut-il être synonyme d'un retour vers des kilométrages plus élevés dans les entreprises ?

« Nous ne pensons pas que le kilométrage annuel dans les entreprises va évoluer y compris si celle-ci font davantage appel aux carburants alternatifs. Depuis la crise sanitaire, de nouvelles habitudes ont été prises dans les entreprises : télétravail, visio-conférences, incitation pour avoir recours au train plus fréquemment pour les longues distances etc. L'objectif des gestionnaires de parc est de maîtriser ses coûts et le TCO de la flotte. Le passage à l'E85 peut permettre cela mais les nouvelles habitudes évoquées ne devaient pas intervenir à nouveau une utilisation plus intensive des véhicules. Nous allons vers des solutions qui ne

« Les véhicules GNv doivent faire face à une forte augmentation du prix du gaz »

AXEL MENCUCCHI

son pas forcément automobile » estime **Marc Jemiches**, directeur des ventes sociétés Ford France.

« Les carburants alternatifs offrent la possibilité de rouler autant et différemment plus que de rouler davantage. Ils permettent aussi à l'entreprise de rafraîchir une image plus respectueuse de l'environnement » ajoute **Axel Mencucchi**, société RMV Gaz.

« L'offre des loueurs et des constructeurs va vers davantage de services et de flexibilité avec la possibilité, par exemple, de disposer d'un véhicule plus petit au quotidien, associé à la possibilité de disposer d'un autre véhicule de taille plus importante pour certaines périodes, comme les vacances scolaires par exemple. Cela permet de conserver une enveloppe budgétaire constante tout en offrant plus de souplesse pour les collaborateurs » conclut **Marc Jemiches**.

En conclusion

Pour **William Gygn**, directeur marketing flexifuel-company, « L'éthanol est la meilleure alternative aux carburants fossiles : l'E85 est disponible immédiatement à un prix abordable et de nombreux véhicules sont compatibles ».

TABLE RONDE

GPL, GNV, E85 : quésaco ?

Le GPL (ou gaz de pétrole liquéfié) est un mélange de butane et de propane issu de la raffinerie du pétrole. Il s'agit des molécules les plus volatiles qui se retrouvent en haut de la colonne de distillation lors du raffinage. Il est aussi possible de récupérer du GPL à partir de déchets organiques ou du raffinage d'hulie alimentaires ou animale lors de la production de « biodiesel » (HVO ou XTL). Le prix du GPL est d'environ 0,85 € le litre actuellement. Il est distribué dans un peu plus de 1 500 stations en France. Le GNV, c'est du gaz naturel (méthane) utilisé comme carburant. On parle de bioGNV lorsque ce gaz est issu lors de la méthanisation de déchets verts ou agricoles. Le prix du GNV est environ 60 centimes moins cher que le super. La France compte un peu moins de 200 stations GNV et environ 70 stations de GNL, du GNV liquéfié à destination des poids-lourds. L'E85 est un mélange d'éthanol issu de plantes (betterave sucrière, blé, maïs ou résidus andimoniaux) et d'essence classique. Le taux d'éthanol varie, selon les saisons, entre 60 et 85 %, d'où son nom. Le prix de l'E85 est d'environ 0,80 €/l. Aujourd'hui, 2 257 stations-services distribuent de l'E85.

matière de véhicule électrique n'est pas toujours parfaitement adaptée à leurs besoins » affirme **Elise Lemoine**, marketing manager Phoenix Mobility.

« Le choix des carburants alternatifs doit se poser dans les entreprises et le gestionnaire de parc doit se demander quelles sont les différentes offres existantes, notamment auprès des loueurs. Les loueurs doivent pouvoir proposer des solutions alternatives aux carburants classiques. Les petits loueurs se posent ce genre de questions et peuvent tirer leur épingle du jeu en faisant la promotion des carburants alternatifs » estime **Jean-Baptiste Jarry**, directeur sécurité des Installations, usages et transports France Gaz Liquides.

« Tout fait de l'analyse des besoins des clients. Nous sont souvent célébrés les deux ans de l'arrêté donnant naissance officielle à l'E85. Mais, nous avons affronté une crise sanitaire sans précédent, une crise économique qui en a découlé et, aujourd'hui, une crise géopolitique. Cela a entraîné de nombreux changements, dont le mode d'usage de l'autonomie et des déplacements. Il faut considérer que le monde va encore évoluer et il faut être vigilant. Prochaine des ZFE un peu partout, avec l'intensification des véhicules thermiques à terme, et que l'éthanol est

« Plus on roule avec un véhicule à l'E85, plus le TCO s'améliore »

MARIE EMICHS

directeur des relations publiques Ford France.

« Pour résumer, l'E85 est une solution écologique, économique et patriotique. Ce carburant peut nous permettre, face à une crise géopolitique importante, de préserver et même améliorer notre indépendance énergétique tout en participant à la diminution des émissions de CO2 et de polluants. Le tout avec un bilan économique positif » conclut **Nicolas Kurtzoglou**, ingénieur responsable carburants SnpPA (Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole) »



... ET SOLUTION TECHNIQUE POUR CONVERTIR LES 1.2 PURETECH

Bonne nouvelle pour les propriétaires de véhicules dotés du 1.2 PureTech
Stellantis : FlexFuel lance en avril un nouveau boîtier "intelligent" doté d'une sonde spécifique, qui doit permettre de convertir à l'E85 ce moteur réputé capricieux.

Auto Plus – 1^{er} avril 2022

Les coachs Auto Plus

Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champoux

Nos spécialistes



SUPERÉTHANOL E85

La solution contre la hausse des prix à la pompe ?

Longtemps resté confidentiel, le superéthanol E85 connaît un succès de plus en plus grand ces dernières semaines. La raison : le prix de l'essence qui explose, creusant encore plus l'écart avec l'E85, bien plus abordable. Mais quelques précautions s'imposent avant de faire le plein.

L'E85 est composé de 85% de bioéthanol et de 15% d'essence SP95. L'alcool éthylique nécessaire à sa fabrication est obtenu à partir de la fermentation de matières végétales contenant du saccharose ou de l'amidon, comme le betterave sucrière, le blé ou le maïs. Issu de l'agriculture, il est à l'abri des taxes sur les produits pétroliers. À l'heure où le prix moyen de l'essence en France avoisine, voire dépasse, les 2 €, l'E85 s'écoule pas... 1 €, soit moitié moins. Alléchant !

MÉCANIQUE

Quelques précautions avant de se lancer

Faut-il installer un boîtier ?
Oui. Hormis avec les modèles équipés en première monte (voir pages suivantes), il ne suffit pas de se rendre dans l'une des 2700 stations qui proposent du superéthanol pour faire le plein. Car l'E85 n'est pas compatible avec tous les modèles et ne convient pas aux diesel. Du côté des voitures à essence, tout n'est pas si simple. De par sa composition, le superéthanol dégage 30 % d'énergie de moins que l'essence lorsqu'on le brûle (pourquoi calerifolier). Conséquences : il faut plus carburant dans les cylindres pour dégager un niveau de puissance

équivalent. Mais trop de carburant peut rendre le mélange trop riche et entraîner des dommages mécaniques. Il faut donc installer un boîtier de contrôle, qui adapte le mélange air-carburant en allongeant le temps d'injection.

L'éthanol entraîne-t-il une surconsommation ?
Oui. On l'a dit, il faut davantage de carburant pour donner au moteur la puissance nécessaire pour avancer. Cela se traduit en général par une surconsommation comprise entre 20 et 30% selon le véhicule, le type de moteur et l'efficacité du boîtier.

Dois-je prendre d'autres précautions ?

Le superéthanol est plus sec, donc plus corrosif, que le sans-plomb. Ce qui peut détériorer des joints et durcir du circuit de carburant des plus vieilles voitures. Ce qui pourrait soulever quelques impuretés dans les réservoirs et boucher les canaux. Il est donc recommandé de vérifier le circuit et de changer le filtre à essence 2000 à 3000 km après la conversion (puis renouveler la préconisation habituelle). Il est aussi plus difficile à vaporiser à froid, notamment en hiver. Pour faciliter les démarrages, pensez donc à utiliser un additif dédié et à disposer d'une batterie suffisamment chargée.

ADMINISTRATIF

De l'importation d'un boîtier homologué

Un arrêté du 19 février 2021 redéfinit les conditions d'éligibilité : tous les véhicules compatibles à l'essence, équipés ou non d'un filtre à particules et répondant au minimum à la norme Euro 3 (fabriqués après le 1^{er} janvier 2001) peuvent légalement recevoir un boîtier. Cela reste toutefois déconseillé sur un moteur âgé de plus de 15 ans, potentiellement déjà fatigué. Depuis avril 2021, le cadre légal autorise la modification des modèles de 15 CV fiscaux et plus, auparavant exclus. Ce qui couvre un très large panel de voitures déjà en circulation, à condition que le boîtier ait reçu son homologation pour le véhicule concerné par l'Ufac ou la Drire direction générale de

l'industrie, de la recherche et de l'environnement.

La conversion est-elle acceptée au contrôle technique ?

Si la conversion avec un boîtier a été signalée à l'administration, votre véhicule est homologué. Il peut alors passer le contrôle technique. Ce qui n'est pas le cas des modèles fonctionnant au superéthanol sans boîtier ou avec des installations non homologuées : le voyant moteur peut s'allumer dans certains cas, et donc entraîner une contre-visite. Sans parler du boîtier lui-même, visible en soulevant le capot... Cela dit, le démontage n'est pas d'insurmontable pour un bricoleur. Car ces dernières solutions sont interdites par la loi et peuvent être sanctionnées par une amende de 135 € par les forces de l'ordre ou la douane. Mais précisons que nous ne sommes pas des spécialistes mécaniques de ce type lors d'un contrôle routier.

La garantie constructeur est-elle maintenue ?

S'agissant d'une modification de la mécanique, et même si la

panne n'a eu lieu avec le boîtier, le constructeur va s'engouffrer dans la brèche pour refuser toute prise en garantie... De même, si l'utilisation du superéthanol en l'absence de boîtier électronique entraîne des dommages mécaniques ou une casse du moteur, la garantie constructeur ne s'applique pas.

Combien coûte l'installation d'un boîtier ?

Les boîtiers homologués ne peuvent être mis en place que par des professionnels agréés par le fabricant. Voilà qui augmente considérablement le budget total, puisqu'il faut compter en moyenne entre 700 et 1 600 €,

Est-ce un carburant vert ?

Le débat reste ouvert... Ne provenant pas d'énergie fossile, il est réputé plus propre pour l'environnement. Il bénéficie ainsi d'un abattement de 40% sur les émissions officielles de la norme WLTP. Un avantage de poids pour faire baisser le montant du malus écologique dans le cadre d'un achat de véhicule neuf. Mais il entraîne une hausse de la consommation, donc des pertes effectives de CO₂. Il ne fait d'ailleurs pas partie des énergies vertes selon l'ad-

Avec les prix à la pompe actuels, l'installation d'un boîtier homologué est rentabilisée en moins de 20 000 km. Intéressant !

À partir de quand mon installation est-elle rentable ?

Le calcul de rentabilité dépend de votre auto, de sa puissance fiscale, de sa consommation et du coût d'installation du boîtier. Cela posé, même avec la surconsommation moyenne de 25%, constatée par notre labo lors de nos différents essais, le coût de revient kilométrique est inférieur de l'ordre de 42%. Sur cette base de consommation réelle, et avec les prix à la pompe actuels (2,029 € le litre de SP95, contre 0,91 centimes pour l'E85), il est possible d'économiser 6 € tous les 100 km ! Avec un prix moyen de 1 000 €, l'installation est alors rentabilisée en à peine 16 500 km. Et en déduisant le prix de la carte grise (323,05 € pour un véhicule de 7 CV en l'absence d'abattement), le seuil de rentabilité chute à 11 150 km. Les gains annuels peuvent être très importants, surtout actuellement. Pour effectuer une simulation qui correspond à votre profil et à votre véhicule, vous pouvez effectuer nos recherches sur le site : flexfuel.pascher.com

Acheter une voiture d'occasion

Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champoux

Nos spécialistes



Rouler à l'E85 en occasion Quelles sont les solutions ?

Depuis que les prix des carburants flambent, rouler n'a jamais coûté aussi cher. Pour les voitures à essence, le superéthanol est une alternative qui permet de réaliser de sérieuses économies, même avec des modèles d'occasion. Voici nos conseils pour bien choisir.

En monte d'origine

Les modèles acceptant à l'origine l'E85

- Citroën C4 "11" Biotech
- Dacia Sandero, Logan MCV et Duster "11" E85
- Ford Fiesta, Focus, C-Max, Mondeo, S-Max, Galaxy et Kuga Flexfuel
- Jaguar E-Pace Flexfuel
- Jeep Grand Cherokee Flexfuel
- Land Rover Discovery Sport et Range Rover Evoque Flexfuel
- Opel Insignia Flexfuel
- Peugeot 307 et 308 "11" Biotech
- Renault Clio 3, Modus, Megane 2 et 3, Scenic 3, Laguna 3 et Kangoo 2 E85/Bioéthanol
- Saab 9-4X E85 Biopower
- Volkswagen Golf 7 et Golf Sportvan Multitop
- Volvo C30, S40, V40, V70 et S80 Flexfuel

LA SÉLECTION

Dacia Duster
1.6 16V Bioéthanol 81 CV 105 ch
180 km/h | 180 g/km de CO₂
11 170 km (E85) | Budget carburant pour 15 000 km : 1 026 €

Comparé à un :
1.5 100 CV 81 CV 80 ch
154 km/h | 125 g/km de CO₂
11 810 km (essence) | Budget carburant pour 15 000 km : 1 802 €

E85 ou diesel, la Dacia Duster de première génération sort au double-coude sur le marché de l'occasion. Il n'est pas rare de trouver des versions E85 à peine plus chères que les diesel, ou avec un peu plus de kilomètres à prix étonnant. Des considérations qui passent vite au second plan avec la promesse de grosses économies : la version Bioéthanol permet d'économiser 500 € tous les 15 000 km. En revanche, il faudra privilégier les rares exemplaires en Lauréate, le "haut de gamme", dans les annonces. En effet, nombre de Dacia E85 sont en fin de base ou en Ambiance, avec roues en tôle, bouilliers bruts et sans clim'.
Vu un 1.6 Bioéthanol Lauréate 4x2 de 2012 avec 126 000 km à 7 990 €

Ford Puma
1.0 Flexfuel 81 CV 125 ch
191 km/h | 126 g/km de CO₂
7 310 km (E85) | Budget carburant pour 15 000 km : 822 €

Comparé à un :
1.0 EcoBoost 118 CV 81 CV 125 ch
191 km/h | 126 g/km de CO₂
8 510 km (essence) | Budget carburant pour 15 000 km : 1 498 €

Alors que le Ford Puma est encore au catalogue du constructeur, de nombreuses modèles se trouvent sur le marché des occasions récentes, avec des kilométrages très bas. On retrouve les premières versions du Puma Flexfuel, sans micro-hybridation par alternateur-démarré-4x4 ni boîte automatique. Pas de quoi glaner l'agrément de conduite, similaire à celui offert par son homologue essence. Il n'y a guère que les relations qui se montrent moins vives. Ce qui n'a guère en soi rien de qualitatif urbain et ses coûts d'usage modiques : sur 15 000 km, ce Puma Flexfuel permet d'économiser près de 780 € par rapport à l'essence !
Vu un 1.0 Flexfuel ST-Line X de 2021 avec 2 660 km à 27 990 €

Ford Kuga
1.5 Flexfuel 125 CV 150 ch
189 km/h | 156 g/km de CO₂
10 410 km (E85) | Budget carburant pour 15 000 km : 1 186 €

Comparé à un :
1.5 TDCI 120 CV 120 ch
172 km/h | 115 g/km de CO₂
16 810 km (essence) | Budget carburant pour 15 000 km : 1 802 €

C'est sans nul doute l'un des bons plans du moment. Lancé en 2016, le Ford Kuga Flexfuel possède des arguments de poids. Bien mis au point et doté d'une belle habitabilité, il est armé par un 1.5 turbo de 150 ch. Au-delà de ses performances, corrigées par un usage familial, ce Kuga roulant à l'E85 offre un réel agrément de conduite et présente ses finances, investissements majeurs de 1 000 €, à 500 km en raison d'un appétit avoué des 10 100 km, il est possible d'économiser 500 € en 15 000 km par rapport à un 1.5 TDCI 120 ch. De quoi concurrencer les versions diesel, plus répandues à 3 000 € de moins chères en occasion.
Vu un 1.5 Flexfuel Titanium 4x2 de 2019 avec 45 300 km à 23 990 €

Volkswagen Golf 7
1.4 TSI 125 Multitop 81 CV 125 ch
203 km/h | 116 g/km de CO₂
7 810 km (E85) | Budget carburant pour 15 000 km : 858 €

Comparé à un :
1.6 TDI 110 CV 110 ch
185 km/h | 99 g/km de CO₂
15 210 km (essence) | Budget carburant pour 15 000 km : 1 456 €

Ce qui est rare est cher. Et les Volkswagen Golf Multitop ne sont pas fréquentes dans les petites annonces, où les diesel dominent. Pourtant, le moteur fonctionne au bioéthanol et marque pas d'intérêt. Moins rigoureux, plus silencieux et performant, il entame le dossier de l'agrément, mais aussi à l'heure des comptes, après un investissement majeur de 1 000 €. Il permet une économie de 500 € sur un parcours annuel de 15 000 km. Un choix à étudier pour qui recherche une complicité. Les familles, elles, seront mieux avisées d'apprendre que le bloc Multitop existe sous le capot du break et du monoplace Sportvan.
Vu un 1.4 TSI Multitop Comfortline de 2014 avec 78 150 km à 14 990 €

Où en seconde monte

Les bons choix pour installer un boîtier électronique

À côté des autos équipées d'origine, de nombreuses occasions peuvent recevoir un boîtier de conversion E85. La grande majorité des modèles essence lancés après 2001 (norme Euro 3) sont compatibles, comme nous l'expliquons dans notre dossier pratique (voir p. 44). Préférez ceux avec moteur atmosphérique, plus robuste et moins sollicités qu'un bloc suralimenté, souvent de plus faible cylindrée. Il est aussi possible d'associer le superéthanol à un moteur hybride. Toyota, par exemple. Comme nous le précise l'installateur FlexFuel Energy, les boîtiers électroniques sont installés sur les injecteurs, et ne nécessitent aucun montage des redresseurs du moteur thermique, même à froid. Enfin, mieux vaut opter pour un véhicule immatriculé à partir du 1^{er} janvier 2011, pour avoir une vignette Crit'Air 1. Choisissez un modèle sorti de la période de garantie constructeur, afin d'éviter d'éventuelles batailles juridiques, et avec moins de 120 000 km. Plus le véhicule est jeune et le temps d'amortir le coût de l'installation. De plus, les exemplaires ayant beaucoup roulé peuvent connaître des soucis (joints, durits, injecteurs...) avec l'E85. En résumé, l'idéal est une essence de 6 ans avec moins de 100 000 km.



Avec l'agrément de l'offre proposée par les installateurs, la plupart des modèles essence peuvent désormais être convertis à l'E85.

Les modèles essence incompatibles...

À noter, les moteurs équipés d'injecteurs Piezo sont incompatibles : l'inversion constante de polarité de ce type d'injecteurs ne peut être gérée par le boîtier de conversion. On les retrouve dans quelques BMW (X1 164, X3 201, 135i...), Mercedes (CLA à 1604 250, Classe C 160 à 450, CLS 350 CGI...), Porsche (718 GT5 4.0) et même sur les premiers blocs Renault TCe (1.2 de 100 ch "D4T" et 1.4 de 130 ch). Toujours côté injecteurs, les unités fonctionnant sous courant 6 V des 09 Twingo de Fiat ne sont pas compatibles avec les injecteurs en 12 V.

... et ceux à éviter

Enfin, certains blocs représentent pas une bonne base pour la conversion. En cause, une fiabilité perfectible, comme avec le 1.2 PureTech Peugeot-Citroën, le 1.2 TSI du groupe Volkswagen ou encore le 1.2 TCC "115T" Renault-Nissan. Chez PSA, une campagne de rappel dans le réseau et l'ajout d'une sonde spécifique par les spécialistes de l'E85 laissent toutefois espérer une meilleure compatibilité. Chez VW, le salut passe par les évolutions de 90 et 110 ch, fiabilisées. Quant au TCC, il est à fuir dans tous les cas !