



## REVUE DE PRESSE - AVRIL 2023

24 articles et 1 TV :

- **Presse Spécialisée Vie Quotidienne**
  - **Que Choisir** - 2 février 2023 - *Superéthanol-E85 - Toujours intéressant malgré la hausse des prix*  
<https://www.quechoisir.org/actualite-superethanol-e85-toujours-interessant-malgre-la-hausse-des-prix-n105638/>
- **Presse Agriculture**
  - **Le Betteravier Français** - 25 avril 2023 - *Le bioéthanol a le vent en poupe*  
Cf annexe
- **Presse Quotidienne Régionale**
  - **Melles 750** - 1er avril 2023 - *Véhicules à carburant modulable : comment ça marche ?*  
<https://melles750.fr/vehicules-a-carburant-modulable-comment-ca-marche/>
  - **La Tribune Sud** - 4 avril 2023 - *Pourquoi l'export en Chine et aux Etats-Unis va conforter FlexFuel Energy Development en France*  
Cf annexe
  - **Tribuca.net** - 18 avril 2023 - *FlexFuel s'appuie sur la renommée de Bardahl*  
[https://tribuca.net/entreprises\\_117122954-flexfuel-mise-sur-la-renommee-de-bardahl](https://tribuca.net/entreprises_117122954-flexfuel-mise-sur-la-renommee-de-bardahl)
  - **La Dépêche** - 19 avril 2023 - *Albigeois : comment bénéficier de l'aide de l'agglomération pour passer au Superéthanol ?*  
<https://www.ladepeche.fr/2023/04/19/albigeois-comment-beneficier-de-laide-de-lagglomeration-pour-passer-au-superethanol-11140349.php>
  - **Le Journal des Entreprises Sud** - 20 avril 2023 - *FlexFuel et l'américain Bardahl veulent déployer 100 000 boîtiers de conversion à l'éthanol par an*  
<https://www.lejournaldesentreprises.com/region-sud/article/flexfuel-et-lamericain-bardahl-veulent-deployer-100-000-boitiers-de-conversion-lethanol-par-2059485>
  - **Les Petites Affiches des Alpes Maritimes** - 21 avril 2023 - *FFED et Bardahl s'associent sur les boîtiers FlexFuel E85*  
<https://www.petitesaffiches.fr/actualites,069/economie,045/ffed-et-bardahl-s-associent-sur,27589.html>
  - **Nice Matin - Newsletter Economie** - 23 avril 2023 - *Conversion démultipliée*  
<https://view.mail.nicematin.fr/?qs=76ec84d427c7bf9834ec94c82aa944bf948e54707cdf9e5e58b436867a77199c29d2063e0f7963deef81e41e430e8ffabaed06eb3308fcfa446ffefa7a8d18ea9df218dbafd3cea54321bece1b1f4d00>



Cf annexe

- **Presse Auto**

- **J2R** - Mars 2023 - *Le Superéthanol-E85 carbure toujours*

Cf annexe

- **Motorsactu.com** - 31 mars 2023 - *Etude : des ventes de boîtiers E85 en forte hausse (étude L'Argus et NGC-DATA)*  
<https://motorsactu.com/etude-des-ventes-de-boitiers-e85-en-forte-hausse-etude-largus-et-ngc-data/>
- **Top Car News** - Avril 2023 - *70% des véhicules E85 sont équipés de boîtiers*  
<https://fr.topcarnews.net/70-des-vehicules-e85-sont-equipés-de-boitiers-v7659.html>
- **Décision Atelier** - 3 avril 2023 - *Le marché de la conversion à l'éthanol (E85) a plus que triplé en 2022*  
<https://www.auto-infos.fr/article/le-marche-de-la-conversion-a-l-ethanol-e85-a-plus-que-triple-en-2022.268781>
- **Zepros/ Après-Vente Auto** - 5 avril 2023 - *Les ventes de boîtiers E85 en forte hausse*  
<https://auto.zepros.fr/actus-filiere/ventes-boitiers-e85-forte-hausse>
- **Downshift** - 6 avril 2023 - *Changement de carte grise suite à la pose d'un boîtier éthanol*  
<https://www.downshift.fr/changement-de-carte-grise-suite-a-la-pose-dun-boitier-ethanol/>
- **Autoplus.fr** - 14 avril 2023 - *E85 : pourquoi les prix ont-ils autant augmenté ?*  
<https://www.autoplus.fr/pratique/carburant/e85-prix-ont-autant-augmente-1113631.html#item=1>
- **Décision Atelier** - 18 avril 2023 - *FFED et Bardahl s'allient pour développer le marché de la conversion au superéthanol-E85*  
<https://www.auto-infos.fr/article/ffed-et-bardahl-s-allient-pour-developper-le-marche-de-la-conversion-au-superethanol-e85.269761>
- **AM Today** - 18 avril 2023 - *Bardahl lance sa gamme de boîtiers E85 homologués sourcée FlexFuel Energy Development*  
<https://www.am-today.com/article/bardahl-lance-sa-gamme-boitiers-e85-homologues-sourcée-flexfuel-energy-development>
- **L'Argus** - 18 avril 2023 - *Ethanol. Bardahl lance ses boîtiers de conversion E85 avec FlexFuel*  
<https://www.largus.fr/actualite-automobile/ethanol-bardahl-lance-ses-boitiers-de-conversion-e85-avec-flexfuel-30026436.html>
- **L'Automobile Magazine** - 19 avril 2023 - *Carburant - Superéthanol-E85 :*



*faire le plein d'un monospace Touran coûte maintenant le double, 66€ en moyenne !*

<https://www.automobile-magazine.fr/mobilite-verte/article/37508-le-prix-du-litre-superethanol-e85-devient-indecent-vive-le-gpl>

- **J2R** - 19 avril 2023 - *FFED fabrique des boîtiers de conversion à l'E85 pour Bardahl*  
<https://j2rauto.com/services/ffed-fabrique-des-boitiers-de-conversion-a-le85-pour-bardahl/>
- **Zepros/ Après-Vente Auto** - 19 avril 2023 - *Bardahl relance une gamme de boîtiers E85 avec FFED*  
<https://auto.zepros.fr/reparateurs/bardahl-relance-gamme-boitiers-e85-ffed>
- **Autoplus.fr** - 21 avril 2023 - *Boîtier E85. Toujours un bon plan ?*  
Cf annexe
- **Caradisiac** - 25 avril 2023 - *Un nouvel acteur sur le marché de la conversion au Superéthanol-E85*  
<https://www.caradisiac.com/un-nouvel-acteur-sur-le-marche-de-la-conversion-au-superethanol-e85-202121.htm>
- **TV**
- **BFM Var Toulon** - 30 mars 2023 - *Région Sud, à votre service : le chèque bioéthanol*  
[https://www.bfmtv.com/var/replay-emissions/hors-series/region-sud-a-votre-service-le-cheque-bioethanol\\_VN-202303300507.html](https://www.bfmtv.com/var/replay-emissions/hors-series/region-sud-a-votre-service-le-cheque-bioethanol_VN-202303300507.html)

ACTUALITÉS

**BIOÉTHANOL**

# Ne pas confondre énergie fossile et moteur thermique

Alors que les modalités du maintien du moteur thermique après 2035 sont encore en discussion au niveau européen, le syndicat des producteurs d'alcool agricole réaffirme les vertus de ce carburant et invite à évaluer les véhicules et leur énergie sur l'ensemble de leur cycle de vie.

**D**éfossiliser les transports, tel est l'objectif qui a rappelé le syndicat national des producteurs d'alcool agricole (SNPAA) lors de son assemblée générale, le 13 avril 2023. « Je dis défossilisation car c'est bien l'énergie fossile que nous devons éradiquer et pas le véhicule thermique, qui aujourd'hui certes roule principalement aux énergies fossiles mais qui peut aussi rouler aux énergies neutres en carbone », a martelé Valérie Corre, la présidente du SNPAA. Comment est-ce possible ? Notamment en combinant le bioéthanol et les essences synthétiques dans un Superéthanol-E85 100 % renouvelable. En effet, selon Sylvain Demoures, son secrétaire général, « la mesure du CO<sub>2</sub> au pot d'échappement ne permet pas à elle seule de quantifier l'impact d'un véhicule sur

le climat. Cette méthode, qui permettrait de comparer des véhicules quand ils avaient tous un moteur thermique, et roulaient uniquement aux carburants fossiles, est maintenant obsolète. Il faut désormais analyser l'ensemble du cycle de vie (ACV) d'un véhicule (y compris de sa batterie) et de son énergie en tenant compte de la part de biocarburant qui recycle le carbone de l'air ». Alors que, d'une part, le Conseil européen a récemment remis en question l'avenir des moteurs thermiques et que, d'autre part, la France et surtout

**« L'Allemagne défend son essence synthétique avec force »**

L'Europe fabrique encore beaucoup d'électricité carbonée (gaz et charbon principalement), ces propos se chargent d'une résonance particulière. Une stratégie du « tout électrique » serait triplement sous-optimale renchérit Valérie Corre : « sur le pouvoir d'achat des citoyens ; sur le climat car il n'existe pas de véhicule zéro émission ; et enfin sur la dépendance dans laquelle l'UE se plongerait vis-à-vis des importations de matériaux et terres rares, en particulier en provenance de la Chine ». Or, le 28 mars dernier, l'Allemagne qui défend son essence synthétique avec force, a obtenu que les moteurs thermiques restent autorisés après 2035, à condition qu'ils soient alimentés avec du carburant neutre en carbone. Mais d'après les dernières informations dont nous disposons, seul le e-fuel ferait partie de cette catégorie pour l'instant. Alors, à l'instar de l'Italie, le gouvernement français défendra-t-il ses biocarburants dont le bioéthanol, comme en appelle le SNPAA ? Pour rappel, selon une étude de l'IFP Energies Nouvelles (IFPEN) publiée en 2022, le bilan carbone, en France et en Europe, des véhicules hybrides fonctionnant à

l'E85 est comparable voire meilleur que celui des véhicules 100 % électriques. Par ailleurs, sur l'ensemble de son cycle de vie, le bioéthanol produit en Europe émet 77 % de moins de CO<sub>2</sub> que l'essence fossile, un pourcentage en constante augmentation.

**Accompagner le développement du bioéthanol**

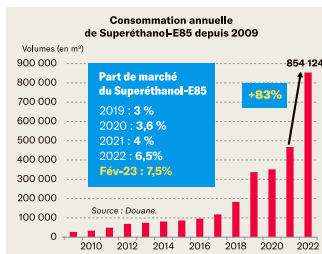
Au niveau purement national, le syndicat souhaite une augmentation de l'objectif incitant les distributeurs à intégrer du bioéthanol dans les essences qu'ils commercialisent. Il milite aussi pour que les voitures roulant avec ce carburant renouvelable aient accès aux zones à faibles émissions (ZFE), quel que soit leur âge. En effet, selon une étude suisse, le Superéthanol-E85 émet 90 % de moins de particules fines que l'essence lors de sa combustion. Enfin, faisant référence à la très médiatique commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur le nucléaire, la présidente du SNPAA a conclu son intervention en rappelant que « la France doit défendre son agriculture et sa filière du bioéthanol auprès des instances communautaires avec la même vigueur qu'elle défend son secteur nucléaire ». L'assemblée générale du SNPAA a été suivie par les rencontres du Bioéthanol (organisées par la Collective du Bioéthanol qui rassemble l'AIBS et le SNPAA) et dont traitera le prochain numéro du *Betteravier français*.

RENAUD D'HARDIVILLIES

## Le bioéthanol a le vent en poupe

Après deux années de baisse, la production française d'alcool éthylique d'origine agricole connaît un rebond en 2022. Elle atteint les 16,9 Mhl, mais ne rattrape pas les 17,8 Mhl de 2019. L'augmentation de la production à partir de betteraves explique l'essentiel de cette hausse, la production à partir de blé et de maïs étant relativement stable, a expliqué Sylvain Demoures devant les principaux acteurs de la filière. Au niveau européen, la consommation d'alcool agricole augmente beaucoup plus vite que la production, entraînant une augmentation des importations (multipliées par 2 entre 2021 et 2022). De nouvelles perspectives de production s'ouvrent donc à condition que la compétitivité des producteurs européens ne soit pas dégradée par un abaissement des protections

douanières. C'est pour cela que Valérie Corre appelle les responsables politiques à s'opposer à l'accord du Mercosur qui veut faciliter l'importation d'éthanol en provenance de pays qui n'ont pas les mêmes contraintes réglementaires que les producteurs européens (voir BF 1163). Les deux utilisations de l'alcool agricole produit en France se rééquilibrent : les ventes d'alcool traditionnel ont baissé depuis 2020 où elles s'étaient envolées avec la demande pour les gels hydroalcooliques, mais celles de l'éthanol carburant ont repris leur croissance et atteignent 11,6 Mhl. Pour ce qui est de la demande en essence, la consommation de SP98 et le SP95 diminue pendant que celles de SP95-E10 et surtout d'E85 augmentent substantiellement (+83 % pour l'E85 qui passe la barre des



**Ⓢ** L'E85 a passé la barre des 7 % du marché de l'essence.

7 % du marché de l'essence). Et pour cause : le parc de voitures pouvant rouler au bioéthanol est en augmentation de 67 % sur un an. Cela résulte des ventes de boîtiers E85 qui sont presque trois fois plus nombreux qu'en 2021,

et celles des voitures conçues pour rouler avec ce carburant, qui ont été multipliées par 6. Le nombre de stations-service délivrant de l'E85 suit la même tendance. Plus d'une sur trois en propose, avec en tête TotalEnergies. Si rouler à l'E85 permettait d'économiser en moyenne 702 € pour 13 000 Km (soit la distance moyenne d'un véhicule français par an) en 2022 par rapport au SP95-E10, l'économie s'établit autour de 458 € depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, précise le SNPAA. À noter cependant que le chiffre de 702 € pour 13 000 Km était exceptionnellement haut. Ainsi, malgré la hausse des prix, rouler à l'E85 est toujours plus intéressant que de rouler au SP95-E10, ce qui permet d'amortir, en un peu plus de 2 ans, un investissement dans un boîtier de conversion à l'E85, vendu autour de 1000 €. **R.D.**



Pourquoi l'export en Chine et aux Etats-Unis va conforter Flex Fuel Ene... <https://region-sud.la Tribune.fr/entreprises-finance/2023-04-04/pourquoi-...>

[\(/region-sud.la Tribune.fr\)](https://region-sud.la Tribune.fr)

[\(/abonne /authentification\)](#)

S'abonner  
 [\(Https://abonnement.la Tribune.fr\)](https://abonnement.la Tribune.fr)

[\(/region-sud.la Tribune.fr\)](https://region-sud.la Tribune.fr)

>  [Entreprises & Finance \(https://region-sud.la Tribune.fr/entreprises-secteurs.html\)](https://region-sud.la Tribune.fr/entreprises-secteurs.html)

## Pourquoi l'export en Chine et aux Etats-Unis va conforter Flex Fuel Energy Development en France

Si l'Asie n'est pas un territoire inconnu pour le spécialiste de la dépollution moteur et des économies de carburant, les Etats-Unis constituent en revanche un nouvel axe de développement. Et c'est avec ses offres de technologies hydrogène que l'entreprise basée à Sophia-Antipolis et à Paris s'y installe, faisant, à chaque fois, le choix d'un joint-venture avec un partenaire. L'assurance d'aller vite face à des marchés prometteurs en termes de transition énergétique des flottes automobiles, celles des particuliers comme des professionnels. Un passage par le grand international qui est aussi une façon d'accélérer sur le marché domestique.

Écoutez cet article



Powered by ETX Studio(<https://hubs.ly/Q019HQ2Y0>)

00:00/00:00

Laurence Bottero  
04 Avr 2023, 17:04





Pourquoi l'export en Chine et aux Etats-Unis va conforter Flex Fuel Ene... <https://region-sud.latribune.fr/entreprises-finance/2023-04-04/pourquoi-...>

(Crédits : DR)

Le sujet de la transition énergétique des moteurs polluants n'a jamais autant été un sujet d'actualité. Positionné sur ce segment depuis les années 2010, Flex Fuel Energy Development voit sa propre croissance s'accroître, entraînée par des préoccupations qui concernent autant les particuliers que les professionnels, tous secteurs confondus.

Pour rappel, Flex Fuel Energy Development a développé une méthode de décalaminage des moteurs à base d'hydrogène, une solution baptisée Hy-calamine, qu'elle a notamment transposée dans le domaine BtoB, avec, par exemple, le secteur de la défense maritime. Mais elle s'est aussi adressée aux particuliers via des boîtiers de conversion à l'éthanol, allant même, face à l'engouement suscité, jusqu'à créer un site dédié, baptisé Roulezpascher.com.

## Conforter l'existant à l'international

Néanmoins, si sur le marché domestique, Flex Fuel Development Energy a pris sa place, l'international a toujours constitué une brique de la stratégie de déploiement. Partie prenante du programme d'accompagnement FT120 durant deux ans, c'était précisément l'aide à l'export du programme piloté par la French Tech qui intéressait son dirigeant, Sébastien Le Pollès, lequel regardait beaucoup vers les pays européens.

Cependant l'Asie et l'Océanie étaient déjà dans le scope puisque depuis 2017, la PME française est présente en Australie, à Singapour, à Hong Kong, en Malaisie, en Corée, au Vietnam ou encore à Taïwan. L'Asie où Flex Fuel Energy Development se renforce en y allant plus fortement, via une joint-venture conclue avec un partenaire, Hong Huan Group, l'objectif étant de mieux se faire connaître auprès des institutionnels dont le gouvernement chinois tout autant que des acteurs de la filière automobile. La Chine qui s'est mise dans la roue de la transition énergétique, posant un horizon de neutralité carbone à 2060.

La joint-venture, c'est aussi l'option retenue pour s'installer sur un autre marché d'envergure, les Etats-Unis. Officiellement depuis le 1er mars dernier, soit depuis un peu plus d'un mois, l'entreprise française est aussi une co-entreprise américaine. Avec des enjeux également d'accompagnement de la volonté nord-américaine de décarbonation, d'autant que le marché des véhicules - dont les SUV constituent une bonne part - est important et surtout vieillissant. La JV, solution idoine ? *« C'est une solution idéale pour s'implanter en profitant à la fois de l'expertise d'une entreprise locale mais également de moyens plus importants liés à cette association. C'est également un élément de réassurance pour FlexFuel qui implique ses partenaires sur place »*, explique Sébastien Le Pollès.



Pourquoi l'export en Chine et aux Etats-Unis va conforter Flex Fuel Ene... <https://region-sud.latribune.fr/entreprises-finance/2023-04-04/pourquoi-...>

## Momentum pour accélérer

Deux nouveaux marchés d'envergure donc que Flex Fuel aborde avec ces deux solutions dans son escarcelle, H2-Hybrid et Hy-Carbon Connect. La première injecte de l'hydrogène sans stockage par électrolyse de l'eau, solution qui adresse particulièrement le monde industriel. D'ailleurs c'est elle qui a été retenue pour équiper les bateaux de pilotage du Port de Marseille-Fos. La seconde, « historique » en quelque sorte, permet, par injection d'hydrogène, sans additif chimique, de nettoyer écologiquement les moteurs tant essence que diesel.

Pour l'heure, le carnet de commande fait état de 50 stations Hy-Carbon Connect et Hy-Carbon Trucks pour le marché chinois tandis que 50 stations Hy-Carbon Connect vont être déployées outre-Atlantique.

Concernant H2-Hybrid, des appels d'offres sont en cours.

Ce passage plus ferme à l'international correspond à un momentum explique Sébastien Le Pollès. « *Après une année 2022 exceptionnelle c'est le moment idéal pour accélérer l'export des technologies de l'entreprise. L'année dernière aura été un véritable plaidoyer pour nos technologies de transition énergétique, c'est donc le moment de les diffuser plus largement* ».

## POC et fonds propres

Avec quelles ambitions ? « *Nous voulons réaliser un proof of concept rapidement aux Etats-Unis avec la mise en place progressive de machines en mise à disposition. À horizon 3 ans nous envisageons la mise en place consolidée de 1.000 machines sur le territoire et la réalisation de près de 30 prestations mensuelles par machine. En Chine, le développement se veut plus rapide, avec déjà 100 machines en livraison, et un objectif de 10.000 machines à terme* ».

Côté financement, si pour le moment le développement se fait sur fonds propres, une levée de fonds devrait intervenir dans un second temps pour « *accompagner la croissance* », indique Sébastien Le Pollès.

Evidemment, se pose la question de ce qui peut, de l'international, servir le marché français. Et sur ce point, le président de l'entreprise française ne dissimule pas qu'il peut y avoir une sorte de duplicata. « *A terme, le succès de ces modèles de mise à disposition de machines sera un modèle qui pourra être mis en place en France. Avec la sortie de la station de décalaminage Hy-Carbon Connect, c'était le modèle économique rêvé à l'époque, malheureusement impossible en termes de BFR. L'expansion internationale et le développement payant de ce type de modèle sera pour nous un levier de croissance* ».





Pourquoi l'export en Chine et aux Etats-Unis va conforter Flex Fuel Ene... <https://region-sud.latribune.fr/entreprises-finance/2023-04-04/pourquoi-...>

*important* ». Reste à voir à quelle échéance. Pour rappel, Flex Fuel Energy Development, qui emploie 55 personnes et a réalisé en 2022 un chiffre d'affaires de 30 millions d'euros, a également annoncé la création de la première unité de production de Gen-Hy, sa filiale dédiée à l'hydrogène dans laquelle le groupe Eiffage a investi, en Bourgogne Franche Comté.

**Partager :**

Laurence Bottero



Rédiger un commentaire

#### **SUJETS LES + LUS | SUJETS LES + COMMENTÉS**

##### **1 France Selvides : "Il n'y a pas assez de femmes dans le numérique"**

([https://region-sud.latribune.fr/Actualites/France-Selvides-II-n-y-a-pas-assez-de-femmes-dans-le-numerique-\\_2248.html](https://region-sud.latribune.fr/Actualites/France-Selvides-II-n-y-a-pas-assez-de-femmes-dans-le-numerique-_2248.html))

##### **2 Alain Juppé "sondé" par Altafemina**

([https://region-sud.latribune.fr/Actualites/Alain-Juppe-sonde-par-Altafemina\\_2317.html](https://region-sud.latribune.fr/Actualites/Alain-Juppe-sonde-par-Altafemina_2317.html))

##### **3 L'ADETO, catalyseur territorial**

(<https://region-sud.latribune.fr/economie/2020-03-03/l-adeto-catalyseur-territorial-841114.html>)

##### **4 Alphanova mise sur une stratégie de différenciation**

([https://region-sud.latribune.fr/Actualites/Alphanova-mise-sur-une-strategie-de-differenciation\\_800.html](https://region-sud.latribune.fr/Actualites/Alphanova-mise-sur-une-strategie-de-differenciation_800.html))

##### **5 Abonnement sans engagement et investissement digital, comment Allovie se différencie sur le marché de la télé-assistance**

(<https://region-sud.latribune.fr/entreprises-finance/2021-12-22/abonnement-sans-engagement-et-investissement-digital-comment-allovie-se-differencie-sur-le-marche-de-la-teleassistance-899024.html>)

#### **Commentaire 0**

Il n'y a actuellement aucun commentaire concernant cet article.  
Soyez le premier à donner votre avis !





• **Conversion démultipliée**

La Sôphipolitaine FlexFuel Energy Development (FFED) et Bardhal ont décidé d'associer leurs puissances commerciales sur le marché en forte croissance des boîtiers de conversion au Superéthanol-E85. Les deux entreprises offrent toutes deux des solutions de nettoyage interne des moteurs mais avec des savoir-faire différents : une technologie à l'hydrogène pour FFED, chimique pour Bardahl. Depuis mars, cette dernière propose à son réseau de distribution de quelque 6.000 clients sa ligne de boîtiers de conversion au Superéthanol sourcée FFED. Pour la première année, l'agrément de pose devrait concerner entre 300 et 500 garages qui feront l'objet de 4 visites de suivi par an. Pour FFED, *“Ce partenariat est une étape de plus de franchise pour démocratiser largement les boîtiers éthanol et atteindre le cap fixé des 100.000 installations FlexFuel annuelles.”*

Nice Matin - Newsletter Economie

# Le superéthanol E85 carbure toujours

Le superéthanol E85 continue son ascension fulgurante en France. La consommation a augmenté de 83 % en 2022, profitant des meilleures infrastructures et de l'installation de 85 000 boîtiers de conversion.

Par Florent Le Marquis @J2R\_Auto



Plus 83 %. C'est la hausse impressionnante de volumes de superéthanol E85 consommés en France en 2022. Au total, 854 124 m<sup>3</sup> ont été commercialisés l'an dernier, selon la Collective du bioéthanol. L'E85 a ainsi représenté 6,5 % du marché des essences, contre 4 % en 2021. "Sur novembre et décembre, la part dépassait même les 7 %, ce qui nous laisse croire que nous atteindrons les 8 % sur 2023", se réjouit Sylvain Demoures, secrétaire général du SNPAA. Concernant le SP95-E10, sa part sur le marché essence a augmenté de 5 points en 2022, à 56 %. Les motorisations essence dominent les ventes de véhicules neufs, à 68 %. "Il y a un rebond de la consommation d'essence : +10,7 % en 2022. Nous sommes de retour aux niveaux de 2007. Peu l'auraient parié au début de la décennie précédente", affirme Sylvain Demoures, qui poursuit : "Ce n'est pas une affaire de taxe mais de technologie. Nous sommes à +39 % de consommation depuis 2013 !"

## 85 000 BOÎTIERS DE CONVERSION INSTALLÉS

Une des raisons de la réussite du superéthanol E85 est sa distribution : 550 stations-service de plus le proposent depuis un an, pour un total de 3 300 sur le territoire, soit plus du tiers global. L'application Mes Stations E85, qui les recense et donne les tarifs, a vu son succès grandir : 87 000 téléchargements de plus sur l'année,

portant le total à plus de 150 000. Surtout, en 2022, 120 000 véhicules supplémentaires équipés de technologies flex-E85 ont parcouru les routes de France (+67 %). Dans le détail, ce sont 35 000 véhicules neufs et 85 000 équipés de boîtiers de conversion (sept homologations supplémentaires ont été accordées). À eux deux, Biomotors et Flexfuel Energy Development présentent pour plus de 75 000 boîtiers. "Les gens changent leurs habitudes de consommation. Le véhicule qui roule au superéthanol E85 propose des économies à tous les niveaux : prix d'achat, coût d'entretien, de carburant, d'assurance, revente... sans mentionner tout l'aspect écologique", résume Jérôme Loubert, directeur commercial de Flexfuel Energy Development.

## 8 % DE PART DE MARCHÉ ESSENCE EN 2023 ?

Quand le gazole B7 est taxé à 59,4 centimes d'euro le litre, et le SP95-E10 à 66,29 ct €, le superéthanol E85 ne l'est qu'à 11,83 ct € le litre. "Il n'y a pas eu de changement sur la fiscalité depuis les débuts de l'E85", confirme Sylvain Demoures. Cela se ressent forcément à la pompe. "Le marché fonctionne via des contrats annuels avec les agriculteurs. Le prix au litre ne varie donc que de sa part d'essence", ajoute le secrétaire général du SNPAA. Nicolas Kurtsoğlu, responsable carburants du syndicat, appuie son propos : "Sur 13 000 km, l'E85

permet une économie de 587 € en moyenne par rapport à l'E10, sur la période 2018-2022."

Outre l'objectif de 8 % de part de marché de l'essence, le SNPAA vise la barre des 3 500 stations-service en 2023. "Ce sera sans doute plus", prévoit Sylvain Demoures. Sans se fixer d'objectif chiffré, le syndicat espère par ailleurs "maintenir un niveau élevé de ventes de boîtiers E85 et de voitures flex-E85 d'origine".

Le secrétaire général du SNPAA escompte aussi une plus grande reconnaissance de l'E85, déjà en Crit'Air 2 et 3, et pourquoi pas en Crit'Air 1. "Le bioéthanol, c'est déjà 1,8 million de tonnes de CO<sub>2</sub> évitées en France. C'est l'équivalent de la consommation de 900 000 véhicules", conclut-il. ●

L'E85 est passé d'environ 470 000 m<sup>3</sup> consommés en 2021 à plus de 850 000 m<sup>3</sup> en 2022.

**V.B.S.A.**

**DU MATÉRIEL DE QUALITÉ POUR PLUS DE SÉCURITÉ**

Selon Santé Publique France, 87% de maladies professionnelles sont liées aux troubles musculo squelettiques (TMS)

**ULTRAPOSE-EVOLUTION**

légereté, ergonomie & modernité

12 AVENUE DE LA CARE | 88310 CORNIMONT | 03 29 24 62 71 | info@vbsa.fr



## Les coachs Auto Plus

Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champoux

PRATIQUE Par Soufiane Benhamouda

# Boîtier E85

## Toujours un bon plan ?

Le superéthanol E85 a toujours été économique. Mais son prix à la pompe a grimpé en flèche ces derniers mois, réduisant l'écart avec l'essence traditionnelle. L'installation d'un boîtier est-elle toujours intéressante ? On fait le point.

**P**roposé en France depuis 2007, le superéthanol E85 a connu un succès fulgurant ces dernières années. Avec une faible part de produits pétroliers dans sa composition, ce carburant affiche un tarif défilant toute concurrence : on le trouvait, en 2022, autour de 70 centimes par litre, soit deux fois moins cher que l'essence SP95. Cependant, le prix à la pompe a explosé depuis le début de l'année, avec une hausse de plus de 60%. Voilà qui réduit l'écart avec l'essence SP95-E10. Sachant que l'installation d'un boîtier de conversion est toujours requise pour rouler l'esprit tranquille, le jeu en vaut-il encore la chandelle ? On fait le tour de la question.

### Le superéthanol E85, c'est quoi ?



Il est composé de 85% maximum de bioéthanol et d'au moins 15% d'essence SP95. L'alcool éthylique nécessaire à sa fabrication provient de la fermentation de matières végétales contenant du saccharose ou de l'amidon, à l'image de la betterave sucrière, le blé ou le maïs. En France, ces matières premières sont des résidus de la production agricole. Si le débat reste ouvert, ce carburant est considéré comme plus écologique : le CO<sub>2</sub> rejeté d'origine végétale est dit "de surface". Voilà pourquoi l'E85 échappe à la majorité des taxes sur les produits pétroliers, et bénéficie d'un abattement de 40% sur les émissions officielles

de la norme WLTP. Bon pour le portefeuille ! Mais le superéthanol affiche un pouvoir calorifique inférieur de 30% à celui de l'essence : à volume donné, il fournit moins d'énergie que le combustible fossile. Le moteur doit donc en pomper une plus grande quantité pour combler cette différence. D'après notre labo, la surconsommation moyenne est de 25%. Or trop de carburant peut rendre le mélange trop riche dans les cylindres et entraîner des dommages mécaniques. C'est là qu'intervient en jeu le boîtier électronique, qui, à l'aide de sondes, "trompe" le calculateur pour obtenir un mélange air-carburant optimal et allonger le temps d'injection.

À noter, l'éthanol est plus sec que l'essence, donc plus corrosif. Il peut attaquer les joints et durits du circuit de carburant des autos de plus de 15 ans, et soulever des impuretés et boucher les canaux. Il est donc recommandé de vérifier le circuit et de changer les filtres 3 000 km après le premier plein d'E85. Plus difficile à vaporiser à froid, il ne facilite pas les démarrages en hiver. Une norme autorise donc les distributeurs à incorporer de 60 à 85% d'éthanol dans l'E85 en hiver, et de 75 à 85% en été. Qui dit moins d'éthanol dit plus d'essence. Cela explique en partie les récentes augmentations du prix à la pompe, avec une part plus importante d'essence devenue plus chère. Mais il ne faut pas oublier non plus la hausse des coûts de production du côté des agriculteurs et des distributeurs. Le prix du carburant pour les engins agricoles comme celui des matières comme l'engrais ou des énergies nécessaires à la distillation ont une incidence directe sur le coût final.

### Les autos compatibles, celles à éviter

Un arrêté du 19 février 2021 a élargi les conditions d'éligibilité des véhicules. Désormais, tous les véhicules essence, équipés ou non d'un filtre à particules, répondant au minimum à la norme Euro 3 (voitures fabriquées après le 1<sup>er</sup> janvier 2000) peuvent recevoir un boîtier éthanol. Depuis avril 2021, la législation autorise aussi la modification

des véhicules de 15 CV fiscaux et plus, auparavant exclus. Voilà qui couvre une grande majorité des modèles en circulation, à condition que le boîtier dispose lui aussi d'une homologation par l'UAC<sup>10</sup> ou la Drire<sup>11</sup> pour le modèle correspondant.



Si vous envisagez de convertir votre voiture essence à l'E85, préférez un modèle immatriculé après le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Cela vous permettra de bénéficier d'une vignette Crit'Air 1 pour circuler dans les ZFE (zones à faibles émissions). Choisissez une auto avec moins de 120 000 km pour avoir le temps d'amortir le coût de l'installation et vous préserver des risques encourus avec une voiture ayant beaucoup roulé (durits, injecteurs et joints peuvent se montrer sensibles à l'E85). Toutefois, préférez un modèle qui n'est plus couvert par la garantie constructeur pour éviter les batailles juridiques si les boîtiers homologués garantissent le fonctionnement. Les fabricants automobiles peuvent s'engouffrer dans la brèche et refuser toute prise en charge pour un autre problème moteur en invoquant la modification mécanique. Ça sera donc à un expert de déterminer les responsabilités de chacun, retardant ainsi les procédures et les indemnités. Cependant, certains modèles sont techniquement incompatibles. C'est le cas des moteurs équipés d'injecteurs Piezo, dont l'injection constante des pointillés n'est pas gérée par les boîtiers. Sont concernées les BMW (135i, X1 16i, X3 20i...), Mercedes (CLA et Classe A 160 à 250, Classe C 160 à 450...), ainsi que les premiers blocs Renault TCe (1.2 100 ch type D4FT et 1.4 130 ch).

Entin, les systèmes d'injection fonctionnant sous 6 V des 0.9 TwinAir de Fiat ne sont pas compatibles avec les boîtiers sur réseau 12 V. D'autres moteurs sont incompatibles pour diverses raisons. Ainsi, le 1.2 PureTech Peugeot-Citroën et le 1.2 TSI Volkswagen se révèlent fragiles. Cependant, des retouches ont permis de les fiabiliser, notamment via l'installation par les spécialistes de l'E85 d'une sonde spécifique sur les PureTech. De son côté, le bloc Renault-Nissan 1.2 TCe de type H5FT apparu à partir de 2012, chroniquement fragile, est exclu des modèles éligibles par les installateurs eux-mêmes !

### Des seuils de rentabilité repoussés

La rentabilité dépend de votre auto (sa puissance fiscale, ses consommations) et du coût d'installation du boîtier (entre 700 € et 1 600 €). Notez que certaines régions proposent une aide (500 € en Île-de-France). De plus, les modèles équipés de boîtiers homologués bénéficient d'une carte grise



gratuite dans la plupart des départements. Cela posé, même avec la surconsommation moyenne d'environ 25% constatée par notre labo, le coût de revient kilométrique est inférieur d'environ 25%, contre 42% avant la hausse des prix. En moyenne, pour un modèle couvrant 7 l/100km de SP95-E10, et 8,75 l/100 km d'E85) et avec les prix actuels (1 905 €/l de SP95-E10, contre 1,138 €/l d'E85), le gain frise 3,40 € tous les 100 km. A ce jour, même si l'économie réalisée reste réelle, elle est deux fois moins importante qu'auparavant. En clair, il vous faudra rouler plus longtemps pour couvrir le prix de l'installation. Avec un prix moyen de 1 000 €, cette dernière est rentabilisée en 30 000 km environ. En déduisant le prix de la carte grise (323,05 € pour un véhicule de 7 CV en Île-de-France, le seuil de rentabilité tombe à 20 000 km, et peut chuter à moins de 6 000 km avec l'aide régionale. Bref, l'installation d'un boîtier homologué apparaît toujours comme un moyen évident de faire des économies rapidement.

■ D'un point de vue légal, ces systèmes ne sont pas autorisés. Si la police procède rarement à des investigations mécaniques lors d'un contrôle routier, les contrevenants s'exposent néanmoins à une amende de 135 € pour non-modification de la carte grise.

■ De plus, équipé d'un tel dispositif, votre véhicule sera refusé au contrôle technique, pour non-conformité avec la carte grise ou à cause du voyant moteur allumé, comme c'est souvent le cas avec ces systèmes rudimentaires.

■ En cas d'accident ou de casse mécanique, la garantie constructeur n'est plus applicable, et vouloir engager la responsabilité du fabricant du boîtier à l'autre bout du monde est une bataille perdue d'avance. De sur cote, les assurances peuvent annuler les couvertures si l'expert découvre la modification non autorisée.



■ Tout porte à croire que les prix de l'E85 devraient redescendre durant les prochaines semaines, ou au moins se stabiliser. Et s'il est plus cher qu'auparavant, le superéthanol reste toujours plus

### BOÎTIERS NON HOMOLOGUÉS, UNE BONNE IDÉE ?

■ Avec un prix moyen d'une centaine d'euros hors pose, les boîtiers non homologués vendus sur internet semblent avantageux. Avec notre exemple, le seuil de rentabilité est ainsi atteint en moins de 3 000 km. Mais attention, les risques sont nombreux !

■ D'un point de vue légal, ces systèmes ne sont pas autorisés. Si la police procède rarement à des investigations mécaniques lors d'un contrôle routier, les contrevenants s'exposent néanmoins à une amende de 135 € pour non-modification de la carte grise.

■ De plus, équipé d'un tel dispositif, votre véhicule sera refusé au contrôle technique, pour non-conformité avec la carte grise ou à cause du voyant moteur allumé, comme c'est souvent le cas avec ces systèmes rudimentaires.

■ En cas d'accident ou de casse mécanique, la garantie constructeur n'est plus applicable, et vouloir engager la responsabilité du fabricant du boîtier à l'autre bout du monde est une bataille perdue d'avance. De sur cote, les assurances peuvent annuler les couvertures si l'expert découvre la modification non autorisée.

### Bilan Une opération toujours intéressante

Tout porte à croire que les prix de l'E85 devraient redescendre durant les prochaines semaines, ou au moins se stabiliser. Et s'il est plus cher qu'auparavant, le superéthanol reste toujours plus

abordable que le SP95-E10 et permet encore de faire des économies. Surtout, le prix des boîtiers n'a pas explosé face à la forte demande, et les aides de l'administration existent toujours. Il faudra simplement rouler près de deux fois plus pour atteindre le seuil de rentabilité, quelle que soit l'auto.

Nos spécialistes

Justine Fontbelle

Nicolas Gopin

Stéphane Benhamouda

Vincent Desmots

