



Bosch teste un carburant diesel entièrement renouvelable

Les émissions de CO₂ peuvent être fortement réduites

Décembre 2018

- ▶ Volkmar Denner, Président du Directoire de Bosch : « Les carburants de synthèse et renouvelables peuvent contribuer à limiter le réchauffement climatique. »
- ▶ Les véhicules utilisés par les membres du Directoire de Bosch roulent au carburant diesel 100 % renouvelable.
- ▶ Sur les sites de Feuerbach, Schwieberdingen et Hildesheim, les véhicules de société peuvent rouler avec du diesel 33 % renouvelable.
- ▶ L'objectif de Bosch est de proposer des carburants de synthèse et renouvelables dans toutes les stations-service allemandes de l'entreprise.

Stuttgart, Allemagne – Depuis début novembre, les véhicules des membres du Directoire de Robert Bosch GmbH roulent au diesel 100 % renouvelable. Ce carburant est du diesel C.A.R.E. distribué par l'entreprise Toolfuel. Il est produit essentiellement à partir de matières résiduelles et de déchets. De la source à la roue, l'utilisation du diesel C.A.R.E. réduit les émissions de CO₂ des véhicules des membres du Directoire de Bosch d'environ deux tiers (65 %) selon Toolfuel. « L'utilisation de carburants de synthèse et renouvelables peut contribuer largement à limiter le réchauffement climatique. Leur utilisation a un impact écologique beaucoup plus rapide que le renouvellement complet du parc de véhicules et des infrastructures dans la mesure où il est possible de continuer à utiliser les stations-service existantes », a déclaré Volkmar Denner, le Président du Directoire de Robert Bosch GmbH. Et d'ajouter : « Les carburants de synthèse et renouvelables devraient être pris en compte dans la réglementation sur les émissions de CO₂ des flottes pour les véhicules particuliers et les camions ». Le diesel C.A.R.E. n'a pas encore été intégré dans le Règlement fédéral relatif à la lutte contre la pollution et n'est donc pas disponible actuellement dans les stations-service normales. L'utilisation par Bosch de ce diesel 100 % renouvelable vise à démontrer qu'une utilisation à large échelle est possible et comment elle peut intervenir.

Bosch utilise du diesel partiellement renouvelable dans ses propres stations-service

Bosch encourage systématiquement l'utilisation de carburants de synthèse et renouvelables. Dans les stations-service des sites Bosch de Feuerbach, Schwieberdingen

et Hildesheim, les véhicules de développement et toutes les voitures de société, qui sont à la disposition des collaborateurs pour les déplacements professionnels par exemple, peuvent rouler depuis quelques semaines avec du carburant diesel R33 BlueDiesel déjà autorisé. Ce carburant fourni par la compagnie pétrolière Shell contient jusqu'à 33 % d'énergie renouvelable. De la source à la roue, une réduction de 20 % des émissions de CO₂ est ainsi possible pour plus d'un millier de véhicules Bosch qui font régulièrement le plein dans les trois stations-service de l'entreprise à Feuerbach, Schwieberdingen et Hildesheim. Mais Bosch va plus loin encore : l'entreprise souhaite que toutes ses stations-service situées sur le territoire allemand proposent des carburants de synthèse et renouvelables destinés aux voitures de société et véhicules utilisés pour les livraisons internes. En parallèle, l'entreprise de technologies et de services intègre progressivement des véhicules électriques dans son parc de véhicules.

La baisse du nombre de véhicules diesel entraîne une hausse des émissions de CO₂ liées au trafic routier en Europe

La circulation routière contribue pour 18 % aux émissions mondiales de CO₂, et donc aussi à l'effet de serre. Bien des progrès ont cependant déjà été accomplis. Les émissions de CO₂ des voitures allemandes neuves ont par exemple déjà diminué d'un quart depuis 2007. Cependant, la part du trafic routier dans les émissions de CO₂ en Europe repart actuellement à la hausse. La raison en est notamment la diminution du nombre de véhicules diesel dans les nouvelles immatriculations. Par rapport aux véhicules essence, les véhicules diesel présentent en effet un grand avantage en termes d'émissions de CO₂. Cette différence est en moyenne de l'ordre de 15 % pour des modèles de même catégorie, de poids équivalent et dotés d'une motorisation comparable. « Pour poursuivre la baisse des émissions de gaz à effet de serre, nous avons besoin du diesel et d'autres solutions telles que les carburants de synthèse et renouvelables, en plus de l'électromobilité », explique Volkmar Denner, le Président du Directoire de Bosch. D'ici 2050, l'utilisation systématique de carburants de synthèse et renouvelables, en complément de l'électrification, dans le parc européen de véhicules particuliers pourrait permettre d'économiser jusqu'à 2,8 gigatonnes de CO₂. C'est trois fois plus de dioxyde de carbone que ce que l'Allemagne a émis en 2016. Bosch s'intéresse aux carburants de synthèse et renouvelables depuis un certain temps déjà. Les composants Bosch pour moteurs diesel qui acheminent le carburant, tels que la pompe à carburant et les injecteurs notamment, ont été soumis à des tests intensifs et les constructeurs automobiles ont la possibilité de les valider pour une utilisation avec des carburants de synthèse et renouvelables.

Bosch entend rendre la mobilité aussi respectueuse des ressources que possible

Bosch aborde l'avenir de la technologie d'entraînement avec un esprit ouvert. Nourrissant la vision d'une circulation quasiment sans émissions, l'entreprise de technologies et de services perfectionne le moteur à combustion de manière ciblée et entend devenir le leader du marché de l'électromobilité. Après un long travail de

recherche et de développement, Bosch a présenté une nouvelle technologie diesel en avril 2018. Cette technologie permettra de ramener les émissions d'oxydes d'azote des véhicules diesel nettement en dessous du seuil de 120 milligrammes par kilomètre qui s'appliquera à partir de 2020, et cela en conditions de conduite réelles, quelles qu'elles soient. Ce résultat obtenu sur des véhicules d'essai repose sur de substantielles modifications des paramétrages du moteur et des émissions et sur l'utilisation d'une technologie et de composants qui sont disponibles sur le marché depuis peu. C'est l'association d'une technologie d'injection très élaborée, d'un tout nouveau système de gestion de l'air et d'une gestion thermique intelligente qui permet d'obtenir des valeurs aussi faibles. Les clients de Bosch peuvent désormais bénéficier de ce savoir-faire en matière de systèmes et l'intégrer dans le développement de futurs projets de série.

Questions et réponses sur le carburant diesel C.A.R.E. renouvelable

Qu'est-ce que le diesel C.A.R.E. ?

Le diesel C.A.R.E. est un carburant 100 % renouvelable produit essentiellement à partir de matières résiduelles et de déchets, ainsi que d'huiles alimentaires usagées et de résidus de graisse. Le diesel C.A.R.E. ne contient pas de carburant diesel classique (fossile). Ce diesel renouvelable est produit par Neste, une compagnie pétrolière finlandaise qui produit également des biocarburants. Le diesel C.A.R.E. est commercialisé en Allemagne par la société Toolfuel, en partenariat avec Neste. C.A.R.E. est une marque de la société Toolfuel et signifie CO₂ Reduction (réduction du CO₂), Arctic Grade (résistance au froid), Renewable (renouvelable), Emission Reduction (réduction des émissions).

Qu'attend Bosch de l'utilisation du diesel C.A.R.E. ?

Bosch déploie d'importants efforts pour optimiser le moteur à combustion et est d'avis que le moteur diesel peut contribuer largement à réduire les émissions de CO₂ du trafic routier. Cette réduction des émissions de CO₂ est encore supérieure en utilisant des carburants paraffiniques renouvelables tels que le diesel C.A.R.E., ce qui constitue un pas important vers la protection de l'environnement et la préservation des ressources.

Pourquoi la baisse des émissions de CO₂ n'est-elle que d'environ 65 % ?

L'avantage en termes de CO₂ est lié au fait que lors de l'utilisation de déchets, seules les émissions de CO₂ issues de la transformation des déchets en carburant sont prises en compte. Les déchets eux-mêmes sont considérés comme neutres en CO₂ car ils existent déjà.

Quels sont les impératifs techniques pour que les véhicules puissent rouler au diesel C.A.R.E. ?

Le diesel C.A.R.E. est un carburant paraffinique qui présente une densité légèrement inférieure à celle du carburant diesel classique et une combustibilité supérieure. La

norme supplémentaire EN 15490 a donc été publiée pour les carburants diesel paraffiniques. Le carburant diesel classique est en revanche spécifié selon la norme EN 590. C'est pourquoi les constructeurs automobiles doivent valider leurs véhicules séparément pour les carburants dont les propriétés sont conformes à la norme EN 15940. Ceci est important car, en plus de la compatibilité des composants par exemple, il faut également contrôler une éventuelle augmentation de la pression de pointe lors de la combustion.

Quand le diesel C.A.R.E. sera-t-il disponible dans les stations-service normales ?

Différentes flottes d'essai fonctionnent déjà au diesel C.A.R.E. Une large distribution du diesel C.A.R.E. dans les stations-service d'Europe n'est pas possible actuellement car les quantités requises ne sont pas disponibles. De plus, bon nombre d'Etats réglementent la distribution du carburant dans les stations-service publiques dans leur législation nationale. Dans ces pays, dont l'Allemagne, la norme EN 15940 n'a pas encore été intégrée dans les dispositifs normatifs correspondants. La décision d'intégrer la norme EN 15940 dans le 10^{ème} Règlement fédéral relatif à la lutte contre la pollution qui est applicable en Allemagne n'a pas encore été prise.

Quel est le prix au litre du diesel C.A.R.E. à la pompe ?

L'autorisation n'ayant pas encore été prononcée, le diesel C.A.R.E. n'est pas disponible actuellement à la pompe. En raison des coûts de fabrication, un litre de diesel C.A.R.E. est un peu plus cher qu'un litre de carburant diesel classique.

Contact presse :

Peter De Troch

+32 (0)2 525 53 46

Le Groupe Bosch est un important fournisseur mondial de technologies et de services. Avec un effectif d'environ 402.000 collaborateurs dans le monde (au 31 décembre 2017), le Groupe Bosch a réalisé en 2017 un chiffre d'affaires de 78,1 milliards d'euros selon les données provisoires. Ses activités sont réparties en quatre domaines : Solutions pour la mobilité, Techniques industrielles, Biens de consommation et Techniques pour les énergies et les bâtiments. En tant que société leader de l'Internet des objets (IoT), Bosch propose des solutions innovantes pour les maisons intelligentes, les villes intelligentes, la mobilité connectée et l'industrie connectée. Le Groupe utilise son expertise en matière de technologie des capteurs, de logiciels et de services, ainsi que de son propre Cloud IoT pour offrir à ses clients des solutions inter-domaines et connectées à partir d'une source unique. L'objectif stratégique du Groupe Bosch s'articule autour des solutions pour la vie interconnectée. Avec ses produits et services à la fois innovants et enthousiasmants, le Groupe Bosch entend améliorer la qualité de la vie en proposant dans le monde entier des « Technologies pour la vie ». Le Groupe Bosch comprend la société Robert Bosch GmbH ainsi qu'environ 440 filiales et sociétés régionales réparties dans près de 60 pays. En incluant les partenaires commerciaux, le Groupe Bosch est alors présent dans la quasi-totalité des pays du globe. Ce réseau international de développement, de fabrication et de distribution constitue l'élément clé de la poursuite de la croissance du Groupe. Bosch emploie 64.500 collaborateurs en recherche et développement répartis dans 125 sites.

L'entreprise a été créée par Robert Bosch (1861-1942) en 1886 à Stuttgart sous la dénomination « Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik » (Ateliers de mécanique de précision et d'électrotechnique). La structure particulière de la propriété de la société Robert Bosch GmbH garantit

la liberté d'entreprise du Groupe Bosch. Grâce à cette structure, la société est en mesure de planifier à long terme et de réaliser d'importants investissements initiaux pour garantir son avenir. Les parts de capital de Robert Bosch GmbH sont détenues à 92 % par la fondation d'utilité publique Robert Bosch Stiftung GmbH. Les droits de vote liés à ce capital social sont confiés majoritairement à la société en commandite Robert Bosch Industrietreuhand KG, qui exerce la fonction d'associé actif. Les autres parts sont détenues par la famille Bosch et par la société Robert Bosch GmbH.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les sites www.bosch-press.be, www.bosch.be, www.bosch.com, [www.twitter.com/BoschBelgium](https://twitter.com/BoschBelgium), www.linkedin.com/company/bosch-belgium/, www.bosch-press.nl, www.bosch.nl, [http://www.twitter.com/BoschNederland](https://www.twitter.com/BoschNederland) en www.linkedin.com/company/bosch-the-netherlands/.