



LA LEGISLATION EUROPEENNE POUSSE LES CONSTRUCTEURS A ADOPTER DE NOUVEAUX MODELES DE MOTEURS AFIN DE REDUIRE LEUR EMPREINTE CARBONE

Afin de répondre à ces nouvelles contraintes, les nouveaux moteurs sont de plus en plus turbocompressés et donc soumis à de fortes contraintes, c'est pourquoi une bonne lubrification est essentielle.

[COMMUNIQUE DE PRESSE - FRANCE, le 04/07/2019]

Selon la législation européenne, d'ici 2021, l'ensemble des véhicules vendus par chaque constructeur au sein de l'UE devra émettre en moyenne **moins de 95g/km de CO₂**¹. La date limite fixée par la législation est un moment charnière pour les constructeurs. Une des conséquences directes est la réduction de la taille des moteurs, pour diminuer la consommation de carburant et réduire ainsi les émissions de CO₂. Afin de ne pas compromettre les performances, on assiste en parallèle à une augmentation de l'utilisation de turbocompresseurs.

Actuellement, **près de 70% des véhicules neufs** vendus en Europe sont équipés d'un turbocompresseur². Selon les prévisions, pour répondre à la législation européenne, la production de véhicules avec turbocompresseurs devrait **atteindre 62,5 millions d'unités d'ici 2022**³.

Cependant, la réduction de la taille des moteurs implique un fonctionnement dans des conditions et sous des contraintes jamais rencontrées auparavant. A des températures extrêmes et sous haute pression ces moteurs turbocompressés sont sujets à des pannes pouvant aller jusqu'à la casse moteur.

En réponse à cela, Shell a créé une gamme de lubrifiants à faible viscosité, Shell Helix Ultra 0W, en prenant en compte ces nouvelles exigences, développée pour protéger le moteur et aider les constructeurs, les mécaniciens et automobilistes à atteindre les nouveaux objectifs de réduction des émissions. Un turbocompresseur tourne à plus de 150 000 tours par minute et peut atteindre 1 000 °C⁴. Grâce à sa formulation sophistiquée, Shell Helix 0W permet non seulement le refroidissement du moteur, mais aussi et surtout, il lubrifie les paliers du turbocompresseur, car ceux-ci peuvent se gripper et endommager le turbocompresseur.

De plus, la formulation à faible viscosité et à faible frottement de Shell Helix Ultra 0W permet une meilleure économie de carburant de 3%⁵, contribuant ainsi à réduire l'empreinte carbone. En utilisant cette gamme de lubrifiants, une voiture peut ainsi réduire ses émissions **de CO₂ de 70 kg** en se basant sur une distance parcourue annuelle moyenne **de 14 500 km par an**

⁶.

¹ [Commission européenne](#)

² [VDI News](#)

³ [IHS Markit](#)

⁴ Débit 3X plus rapide pour un démarrage plus facile du moteur, comparé à la spécification API SN et basé sur la norme ASTM D4684

⁵ Sur la base des résultats d'économie de carburant ACEA M 111 par rapport à l'huile de référence de l'industrie

⁶ Basé sur l'équivalent CO₂ évité par litre d'essence économisé, non brûlé dans le moteur.



Cependant, Shell Helix Ultra 0W n'aide pas uniquement à entretenir le turbocompresseur. Avec le durcissement des exigences, les nouveaux moteurs nécessitent des huiles très spécifiques qui répondent aux standards de l'industrie automobile. Le pré-allumage à basse vitesse (LSPI : Low Speed Pre-Ignition) est un effet de combustion anormal causé par les pressions plus élevées dans le cylindre, courantes dans les moteurs modernes, mais qui peuvent se produire lors d'un fonctionnement à basse vitesse et dans des conditions de couple élevé. Les problèmes de pré-allumage peuvent être évités en utilisant des compositions d'huile spécifiques et Shell Helix Ultra 0W possède dans sa formulation des propriétés clés pour se conformer aux nouvelles normes de l'industrie.

Le Dr. Jens Sommer de Shell a déclaré :

« La législation de l'UE sur les émissions de CO2 des véhicules constitue un tournant décisif pour l'industrie automobile. Nous voyons apparaître une nouvelle génération de moteurs modernes et puissants, conçus pour consommer moins de carburant et donc émettre moins de CO2. Près de 70% des voitures vendues en Europe sont équipées d'un moteur suralimenté. Cependant, chaque année, des millions de véhicules risquent une défaillance grave sans un entretien approprié.

Les huiles moteur jouent un rôle essentiel dans les performances des véhicules et des moteurs. Nous souhaitons aider les constructeurs, les mécaniciens et automobilistes en éliminant le stress lié à la maintenance de moteurs modernes, tout en améliorant la longévité de leurs véhicules.

Conscients de l'évolution de la conception des moteurs, nous avons développé une gamme d'huiles moteur de première qualité, Shell Helix Ultra 0W, capable de fournir des performances durables dans ces nouvelles conditions difficiles. En permettant des économies de carburant jusqu'à 3% supérieures et une protection jusqu'à 1 000°C, les automobilistes peuvent profiter de la route, quelle que soit la température du moteur. "

Shell Helix Ultra 0W est une huile moteur premium, entièrement synthétique et qui est fabriquée à partir de gaz naturel. La technologie Shell PurePlus est un procédé révolutionnaire qui convertit le gaz naturel en huile de base cristalline quasiment exempte de toutes les impuretés que l'on retrouve dans le pétrole brut. Développée conjointement avec les constructeurs, en s'appuyant sur les expériences de Shell à travers ses partenariats en sport automobile, la gamme Shell Helix Ultra 0W joue un rôle crucial, dans le nettoyage, la protection, la lubrification et le refroidissement du moteur à des températures allant jusqu'à 1000°C.

NOTES A L'ATTENTION DES REDACTEURS :

D'où provient le chiffre 70% ?

Selon [VDI Nachrichten](https://www.vdi-nachrichten.com/Technik-Wirtschaft/Turbolader-setzen-Siegeszug-fort), 69% des véhicules neufs vendus en Europe sont équipés d'un turbocompresseur.
<https://www.vdi-nachrichten.com/Technik-Wirtschaft/Turbolader-setzen-Siegeszug-fort>

Société des Pétroles Shell Tour Pacific 11/13 Cours Valmy – La Défense 92800 PUTEAUX, France
R.C.S. Nanterre B 780 130 175 Société par Actions simplifiée au capital social de 426 934 496 euros



D'où provient chiffre 62.5m ?

Selon les prévisions d'[IHS Markit](#), la production annuelle de véhicules équipés de turbocompresseurs devrait passer de 33,5 millions d'unités en 2015 à 62,5 millions d'unités en 2022, soit un TCAC de 9% au cours de la période.

Selon [VDI Nachrichten](#), 69% des véhicules neufs vendus en Europe sont équipés d'un turbocompresseur.
<https://www.vdi-nachrichten.com/Technik-Wirtschaft/Turbolader-setzen-Siegeszug-fort>

Déclaration de limitation de responsabilité

Les entreprises dans lesquelles Royal Dutch Shell plc détient directement ou indirectement une participation constituent des entités juridiques distinctes. Dans ce communiqué de presse, les termes « Shell », « le groupe Shell » et « Royal Dutch Shell » sont parfois utilisés pour des raisons pratiques pour désigner Royal Dutch Shell plc et ses filiales en général. De même, les termes « nous », « notre » et « nos » sont également utilisés pour faire référence à Royal Dutch Shell plc et aux filiales en général ou aux personnes qui travaillent pour ces filiales. Ces expressions sont également utilisées lorsque l'identification de telle société ou de telles sociétés n'a pas d'objectif utile en soi. Les termes « filiales », « filiales de Shell » et « sociétés Shell » sont utilisés dans ce communiqué de presse pour désigner les sociétés sur lesquelles Royal Dutch Shell plc exerce un contrôle direct ou indirect. Les entités et arrangements sans personnalité morale sur lesquels Shell a un contrôle conjoint sont généralement désignés par « joint ventures » et « coexploitations » respectivement. Les entités sur lesquelles Shell a une influence notable sans toutefois les contrôler seule ou conjointement sont désignées par « associés ». L'expression « intérêt de Shell » est utilisée pour des raisons pratiques pour indiquer la participation directe et/ou indirecte de Shell dans une entreprise, ou un arrangement sans personnalité morale, après exclusion de tous les intérêts de tiers.

Le présent communiqué de presse contient des affirmations prospectives (dans le sens attribué par la loi de 1995 en vigueur aux États-Unis intitulée « Private Securities Litigation Reform Act ») concernant la situation financière, les résultats des opérations et activités de Royal Dutch Shell. Toutes les informations autres que les rappels de faits historiques sont, ou peuvent être considérées comme des informations prospectives. Ces dernières sont basées sur les attentes et hypothèses actuelles de la direction de Royal Dutch Shell et comportent des risques connus ou non ainsi que des incertitudes qui pourraient différer sensiblement avec les résultats, performances ou événements réels, c'est-à-dire finalement réalisés, et ceux exprimés ou sous-entendus dans ces informations. Ces informations prospectives comprennent notamment celles relatives à l'exposition potentielle de Royal Dutch Shell aux risques du marché et des informations exprimant les attentes, croyances, estimations, prévisions, projections et autres hypothèses de la direction. Ces données prospectives sont identifiables par l'utilisation de termes et d'expressions tels que « vouloir », « ambition », « anticiper », « croire », « pourrait », « estimer », « espérer », « buts », « avoir l'intention », « peut », « objectifs », « perspectives », « plan », « probablement », « projet », « risques », « programme », « chercher », « devrait », « cible », « fera » et autres termes ou expressions similaires. Il y a un certain nombre de facteurs susceptibles d'affecter les opérations à venir de Royal Dutch Shell et qui pourraient faire que ces résultats diffèrent matériellement de ceux qui figurent dans le présent communiqué de presse, y compris mais sans s'y limiter : (a) fluctuation des prix du pétrole brut et du gaz naturel ; (b) changements dans la demande des produits Shell ; (c) fluctuation des devises ; (d) résultats de forage et de production ; (e) estimation des réserves ; (f) perte de part de marché et concurrence du secteur ; (g) risques environnementaux et physiques ; (h) risques associés à l'identification pour acquisition de terrains et cibles appropriés, et réussite de la négociation et conclusion positive de telles transactions ; (i) risque de conduite d'activités dans des pays en développement et pays soumis à des sanctions internationales ; (j) développements législatifs, fiscaux et réglementaires y compris mesures de régulation concernant le changement climatique ; (k) conditions de marché économiques et financières dans différents pays et régions ; (l) risques politiques y compris les risques d'expropriation et de renégociation des termes des contrats avec des services gouvernementaux, retards ou avancements dans l'approbation de projets et retards dans le remboursement de coûts partagés ; et (m) changement de termes d'échange. Rien ne garantit que les versements de dividendes à l'avenir seront égaux ou supérieurs aux dividendes précédemment versés. Toutes les informations prospectives contenues dans ce communiqué de presse sont visées expressément et de façon intégrale par les avertissements contenus ou mentionnés dans cette section. Les lecteurs ne doivent pas accorder une confiance excessive à ces données prospectives. Des facteurs supplémentaires pouvant affecter les résultats futurs figurent dans le document 20-F Royal Dutch Shell pour l'exercice achevé au 31 décembre 2017 (disponible à l'adresse www.shell.com/investor et www.sec.gov). Ces facteurs de risques s'appliquent expressément à toutes les informations prospectives contenues dans le présent communiqué de presse et doivent être pris en compte par le lecteur. Toutes ces informations prospectives ne sont valables qu'à la date de ce communiqué de presse, le 4 septembre 2018. La Royal Dutch Shell et ses filiales ne sont aucunement tenues de mettre publiquement à jour ni de réviser les énoncés prospectifs en fonction des nouvelles informations, événements futurs ou autres faits dont elles auraient connaissance. Au vu de ces risques, les résultats peuvent différer de façon matérielle de ceux indiqués, impliqués ou inférés à partir des déclarations prospectives contenues dans le présent communiqué de presse.

Il est possible que nous ayons utilisé certains termes, tels que « ressources », dans le présent communiqué de presse que les recommandations de la SEC (Commission des opérations de bourse des États-Unis) nous interdisent strictement d'inclure dans les enregistrements que nous déposons auprès de la SEC. Les investisseurs américains sont priés de tenir compte des seules informations contenues dans notre formulaire 20-F, Fichier n°1-32575, disponible sur le site www.sec.gov.

Société des Pétroles Shell Tour Pacific 11/13 Cours Valmy – La Défense 92800 PUTEAUX, France
R.C.S. Nanterre B 780 130 175 Société par Actions simplifiée au capital social de 426 934 496 euros

