

Flexfuel nettoie les moteurs pour un air plus propre

#Pépite

La société, fondée en 2009, a mis au point un procédé de décalaminage à l'hydrogène pour rendre aux moteurs leur efficacité initiale. Cela évite les surconsommations de carburant et la pollution qui va avec.

Emmanuelle Ducros

EN SEPT ANS D'EXISTENCE, Flexfuel a déjà eu plusieurs vies et a dû se régénérer plusieurs fois. La société, fondée en 2009 par Sébastien Le Pollès, a d'abord commercialisé des boîtiers électroniques permettant aux moteurs classiques de fonctionner avec du bioéthanol. Mais très vite, Sébastien Le Pollès a redouté de n'avoir qu'un seul produit et un seul type de clientèle, les conducteurs de véhicules roulant à l'essence. En cherchant à étendre les activités de Flexfuel vers le diesel, cet autodidacte a développé un système qui permet, grâce à l'injection d'hydrogène dans le moteur en fonctionnement, de diminuer la consommation de carburant. Un système qui fut d'abord adopté par les bateaux : les barges qui naviguent sur la Seine, puis les bateaux de pêche, au fil des homologations, et les bateaux transportant des passagers sur la Seine ou en mer. En 2014, la SNCF installe les premiers systèmes sur ses trains. Cette activité représente toujours 15% de l'activité de la société... Mais a produit des bénéfices inattendus qui ont ouvert de nouveaux marchés.

Au bout de quelques mois, les utilisateurs se sont en effet rendu compte que l'utilisation du procédé à hydrogène évitait aux moteurs de s'encrasser (on dit « s'encalaminer »). Plus besoin de les ouvrir pour les nettoyer. Les ingénieurs mécaniciens de Flexfuel ont donc développé des petites stations mobiles de décalaminage à l'hydrogène, installées dans les garages automobiles. En y branchant un véhicule une à deux fois par an, selon son usage, le moteur retrouve ses capacités initiales. Il en coûte entre 65 et 70 euros, mais il en résulte une diminution par deux des émissions polluantes et un gain de carburant de 5 à 10%.



Rôle préventif. « Ce type de nettoyage évite en outre d'endommager le turbo, les vannes EGR ou les filtres à particules des moteurs. Notre système a un rôle préventif intéressant, explique Sébastien Le Pollès. Et puis, alors que les normes de pollution vont être resserrées pour les contrôles techniques, 4 millions de véhicules ne pourront potentiellement pas y répondre, à moins d'être nettoyés de l'intérieur. Les véhicules thermiques disparaîtront certainement à terme, mais ils sont là, et il faut faire au mieux avec eux. » Flexfuel a, pour l'heure, installé son système dans 300 points de ventes. Il est loué aux garagistes. La croissance est rapide, le chiffre d'affaires ayant été multiplié par quatre en un an. Il atteindra 2,5 millions d'euros en 2016 et doublera en 2017, alors que le groupe pense pouvoir installer 35 nouvelles stations par semaine l'an prochain. « Nous sommes en train de lever 6 millions d'euros, explique Sébastien Le Pollès. Cela servira à financer notre développement à l'international. Nous avons déjà lancé des implantations au Benelux, mais nous visons la Chine et Hong Kong, où les problèmes de pollution sont récurrents. Des systèmes y existent, mais sont peu fiables au regard du nôtre. »

La technologie Flexfuel est entièrement « made in France », et si la société, qui emploie 22 personnes, est « fabless », elle assemble elle-même les composants produits par des sous-traitants exclusivement français. La technologie est en tout cas promise à un bel avenir. elle intéresse même la défense française. La Direction générale de l'armement (DGA) vient d'attribuer à Flexfuel une subvention d'un demi-million d'euros afin de financer des études pour adapter la technologie de décalaminage aux moteurs de 12 000 chevaux qui équipent certains des bâtiments de la marine française.