



À LA UNE

Coup de massue à Toulouse après l'annonce du plan social chez Latécoère

L'équipementier aéronautique toulousain Latécoère a annoncé un plan social massif de 475 suppressions de postes en France, soit un tiers des effectifs. L'onde de choc est énorme dans la Ville rose.



Antoine Frérot,
PDG de Veolia

ENVIRONNEMENT
Veolia relève son offre, suspendu à la décision d'Engie



RAFALE EN GRÈCE
Un contrat de 2 mds pour Dassault Aviation et MBDA

POURQUOI LOGIKKO VEUT INJECTER DE L'HYDROGENE DANS LE MOTEUR DE VOTRE VOITURE

PIERRE CHEMINADE



Après sept ans de R&D, la TPE Logikko se lance enfin sur le marché en commercialisant son injecteur d'hydrogène dans les moteurs thermiques qui réduirait la consommation et les pollutions. L'entreprise bordelaise, qui a lancé une levée de fonds, espère équiper 22.000 véhicules particuliers d'ici fin 2021 avant de s'attaquer aux poids-lourds, engins de chantiers puis navires.

Sans attendre la généralisation de la voiture électrique, des TPE et PME bordelaises multiplient les initiatives low-tech pour décarboner progressivement le secteur automobile que ce soit par la [réduction du poids du châssis](#), la [conversion à la motorisation électrique](#) ou encore l'injection d'hydrogène dans le moteur comme le propose Logikko. Installés à Saint-Jean-d'Ilac avec leurs quinze collaborateurs, Emmanuel Parmigiani, le fondateur, et Jacques Paucker, le directeur général, sont prêts à écrire une nouvelle page de l'entreprise, sept ans après sa création. Le temps nécessaire pour développer, peaufiner puis tester leur système d'injection d'hydrogène (HIS) breveté en 2017 et commercialisé depuis le début du mois de septembre sous le nom de GreenPerformer. *"Le dispositif ne touche pas au bloc moteur et se branche à la batterie et au filtre à air. Il fonctionne selon le principe de l'électrolyse de l'eau qui produit en temps réel un mélange gazeux d'hydrogène et d'oxygène"*, explique Jacques Paucker.

Lire aussi : [Véhicules électriques : EDF déploie ses premiers points de charge réversible V2G en Gironde](#)

Compatible avec les moteurs diesels et à essence, ce dispositif permettrait "un meilleur rendement moteur, une diminution des gaz polluants et une diminution des pannes liées à l'encrassement du moteur et de sa ligne d'échappement", selon Logikko, qui a indiqué avoir mené des tests sur 200 véhicules dont une quinzaine pendant plus d'un an. Selon ces mesures, la baisse de consommation constatée, liée au nettoyage du moteur, augmente avec l'ancienneté du véhicule pour se situer entre -5 % et -25 %. La baisse des émissions polluantes serait quant à elle comprise entre -14 % et -71 % sur quatre des principaux gaz rejetés par les moteurs automobiles (CO₂, imbrulés HC, monoxyde de carbone et oxyde d'azote NO_x).



Le dispositif Logikko (cliquez sur l'image pour l'agrandir).

CONVERTIR 2 À 3 % DU PARC AUTOMOBILE D'ICI 2024

C'est en s'appuyant sur ces résultats que Logikko a su convaincre un industriel bordelais d'investir 300.000 € contre 6 % de son capital. Et l'entreprise cherche à attirer d'autres investisseurs privés et bancaires pour réunir au total 1,5 million d'euros d'ici fin 2020. Sachant qu'en parallèle, la TPE va devoir accélérer le lancement commercial de son produit dont l'installation coûte entre 700 et 750 € TTC, pose comprise. "On considère que l'investissement est rentabilisé en un à deux ans et qu'il permet ensuite d'allonger la durée de vie du véhicule équipé. La cible prioritaire est évidemment les gros rouleurs hors centre-ville", observe Jacques Paucker. Dans l'immédiat, Logikko se concentrera sur les véhicules particuliers et les petits utilitaires d'occasion, "une fois que la garantie constructeur a expiré même si le HIS est assuré par GAN en responsabilité civile et est totalement inoffensif puisqu'il ne touche pas au bloc moteur", assure Emmanuel Parmigiani. Et Jacques Paucker de préciser :

"C'est le marché le plus important en volume et le plus simple techniquement. Cela représente un parc de 38 millions de véhicules et on veut en convertir 22.000 d'ici fin 2021 puis entre 2 et 3 % du parc automobile fin 2023 notamment grâce à des campagnes de communication grand public digitale puis ciblée chez les garages", soit en 750.000 et un million d'unités.

VISER LES MARCHÉS PROFESSIONNELS EN 2022

Pour y arriver, Loggiko, qui table sur seulement 200.000 € de chiffre d'affaires cette année, prévoit de constituer un réseau national de garagistes MRA (mécaniciens réparateurs automobiles) dans les années qui viennent. Si le maillage est encore balbutiant aujourd'hui, il pourrait compter quelques centaines de points de vente dans 18 mois. Il sera alors temps pour Logikko de tendre vers la rentabilité qui est prévue pour mi-2022. Quand à la fabrication des HIS elle se fera chez l'équipementier EFI Automotive, près de Lyon.

Mais Emmanuel Parmigiani et Jacques Paucker n'entendent pas s'arrêter là et souhaitent conserver le rôle central de la recherche appliquée dans leur modèle. Des partenariats sont ainsi noués avec le groupe Nano-systèmes analytiques au sein l'Institut des sciences moléculaires (Unité mixte CNRS / Université de Bordeaux / Bordeaux INP). En parallèle, Loggiko travaille avec deux grosses entreprises bordelaises sur la compatibilité de son HIS avec les poids-lourds, bus et engins d'une part et les navires de fret d'autre part. Pour les premiers, des tests poussés seront menés en 2021 en vue d'une commercialisation en 2022 tandis que pour les navires cela prendra un peu plus de temps.

Quant aux discussions en direct avec les constructeurs automobiles qui pourraient être intéressés par les gains promis par Logikko en matière de pouvoir d'achat et d'émissions polluantes, Jacques Paucker ne cache pas qu'elles n'aboutissent pas pour l'instant.

Lire aussi : [Airbus : l'heure "H" a sonné pour un avion à hydrogène](#)