



Le système Phoenix permet à Seydina Diedhiou de régénérer jusqu'à 20 batteries en même temps.

Entreprise. Eco-Batterie régénère les batteries au plomb des particuliers et des professionnels.

Il donne une seconde vie aux batteries auto

■ D'ici la fin de l'année, 90 000 Bucchodaniens vont changer la batterie de leur voiture. Leur panne de démarrage aura beau être réelle, l'opération n'en sera pas moins inutile pour la grande majorité d'entre eux. « Dans 80% des cas, le remplacement n'est pas justifié, car la batterie n'est pas tout endommagée. Elle est simplement en fin de vie » assure Seydina Diedhiou, un jeune entrepreneur qui sait de quoi il parle. Il vient en effet de créer EcoBatterie, un centre de régénération des batteries au plomb qui équipent les bagnoles, mais aussi les bus, camions, caravanes, voiturettes de golf et autres chariots de levage et de manutention.

L'activité toute entière de son entreprise repose sur un nouveau procédé industriel, développé par des Suédois (voir ci-dessous), qu'il a découvert lorsqu'il était encore étudiant au Cerege, le Centre européen de recherche et d'enseignement des géosciences de l'environnement situé sur le plateau de l'Arbois. « Il ne s'agit pas de recharger les batteries, mais de les remettre à neuf, en multipliant par deux leur temps de vie tout en restaurant leur capacité de production » souligne le créateur d'entreprise qui est hébergé dans la pépinière du Pôle Performance des Paluds.

Ce processus de régénération dure grosso modo 24 heures. Pour les particuliers, il est facturé selon le prix d'achat de la batterie neuve, que Seydina Diedhiou divise par deux. « Je leur offre aussi une garantie d'une durée équivalente à la garantie initiale du constructeur » précise-t-il. Pour ses clients professionnels (transporteurs, entreprises de logistique, collectivités locales), Eco-Batterie propose une gamme de services plus étendue, du diagnos-

tic à la maintenance préventive, en passant par l'enlèvement et la livraison des batteries qualifiées.

Démarche écolo

Si ce second marché paraît plus porteur, car davantage rémunérateur (la batterie de d'un chariot élévateur coûte environ 3 000 euros), Seydina Diedhiou ne veut pas s'y limiter. Il compte constituer un large stock pour éviter le temps d'attente de 24 heures, souvent rédhibitoire pour le quidam en panne de voiture. « Les clients auront ainsi la possibilité de repartir immédiatement avec leur batterie régénérée » indique le chef d'entreprise qui déclare être avant

tout « un écologiste et un environnementaliste ».

« Comme mes confrères, j'aurais pu me cantonner aux professionnels. Mais l'impact sur l'environnement aurait été trop faible, car ils ne représentent que 15 à 20% du marché » explique-t-il en affirmant vouloir plutôt « promouvoir une alternative écologique et économique dans le cadre du développement durable ». Une volonté qui n'a pas laissée insensibles les services économiques de l'Agglo qui ont décidé d'accompagner ce jeune entrepreneur un brin idéaliste.

GEOFFREY DIRAT

▲ Contacts : 04.42.03.51.62
service@eco-batterie.com

Comment ça marche

■ 98% des 9,9 millions de batteries vendues chaque année en France fonctionnent selon le procédé inventé par le physicien français Gaston Planté qui mit au point le 1er accumulateur au plomb-acide en 1859.

Dans un bac en plastique étanche, plus ou moins grand, des plaques en plomb, plus ou moins nombreuses, sont plongées dans un bain d'acide sulfurique mélangé à de l'eau, l'électricité étant produite par la réaction chimique entre les plaques et l'électrolyte.

« Cette réaction crée un résidu, le sulfate de plomb. Il s'accumule en cristaux et cette poudre blanche se dépose sur les plaques et les électrodes, un peu comme le calcaire dans une machine à laver » explique Seydina Diedhiou. A terme, ces cristaux réduisent considérablement les échanges électriques dans le bac, et donc la capacité de production de l'accumulateur ainsi que sa puissance.

La régénération consiste à in-

verser la réaction initiale en appliquant le principe que les chimistes résument par l'adage : « Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme ». « En fait, on injecte du courant électrique dans la batterie, avec une fréquence et une intensité spécifique à la fréquence vibratoire du plomb. Cette action s'appelle la désulfatation et casse la liaison entre le plomb et l'acide sulfurique, et le cristal est remis à l'état d'acide » détaille le chef d'entreprise. La batterie peut alors à nouveau fonctionner comme au premier jour.

Aujourd'hui fiable, cette technologie est le fruit de plusieurs années de recherche. Son procédé a été validé par l'Université polytechnique de Stockholm et par le LCIE-Bureau Véritas, un organisme de certification compétent en matière de produits électriques et électroniques.

G.D.

▲ Plus d'infos sur www.batterie-regeneration.fr