

OPTYM-HA

**L'entretien du FAP
au service des professionnels**

DOSSIER DE PRESSE

**LEADER FRANÇAIS
SPÉCIALISÉ DANS
LE NETTOYAGE
DES FILTRES
À PARTICULES
ET CATALYSEURS**





SOMMAIRE

- 1** Le mot du fondateur page 3
- 2** Le diesel, une polémique délicate page 4
- 3** Le filtre à particules et le catalyseur : page 5
*les solutions alternatives
actuellement incontournables*
- 4** OPTYM-HA : page 6
*le 1^{er} acteur français spécialisé
dans le nettoyage de FAP et des catalyseurs*
- 5** Un engagement pour page 7
et dans le respect de l'environnement
- 6** Rénovation et échange standard page 8
de filtres à particules et catalyseurs
- 7** Une société en pleine croissance page 9
- 8** Références page 10





1

LE MOT DU FONDATEUR

« J'ai créé OPTYM-HA dans le but d'accompagner les professionnels du transport pour le nettoyage des filtres à particules et catalyseurs, quelque soit leur type de véhicules. Même si le marché du diesel est devenu sujet à controverse, il reste inévitable d'entretenir les engins de transport pour répondre plus efficacement aux normes environnementales qui nous sont imposées.

Aujourd'hui, avec plus de 500 références clients, je suis fier d'affirmer qu'OPTYM-HA est devenue la 1^{ère} société française spécialisée dans le nettoyage de FAP, avec une réelle volonté d'accompagner au plus près les professionnels dans leur démarche de non-pollution de l'air. » Nous sommes actuellement en plein développement de notre service d'échange standard de catalyseurs poids lourds.



Le marché du diesel

2

Le diesel, une polémique délicate

En 2000, Peugeot avait inauguré les filtres à particules (FAP), la solution pour éviter que les moteurs Diesel ne soient nocifs pour la santé, grâce à un système de dépollution visant à retenir et éliminer les particules de suies (fumées noires) présentes dans les gaz d'échappement. Onze ans après, avec la norme Euro 5, tous les nouveaux véhicules légers diesel, de toutes marques, ont l'obligation d'être équipés de filtres à particules.

La norme Euro 6 entrée en vigueur au 1er janvier 2014 exige désormais que l'ensemble des véhicules diesel (poids lourds, bus et cars) utilise aussi un FAP. Cette norme a d'ailleurs renforcé les limites concernant les émissions d'oxydes d'azote (NOX) et les matières particulaires.

Depuis juin 2012, le diesel est devenu un sujet polémique en France. Le Centre International de Recherches sur le Cancer (CIRC, une agence de l'Organisation Mondiale de la Santé) a classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant cancérogènes pour l'homme.

Cette étude a déclenché une controverse très médiatisée. Pourtant, il a été prouvé scientifiquement que grâce au FAP, les petites particules solides de tailles comprises entre 10 nanomètres et 1 micron sont toutes filtrées de manière extrêmement efficace et ne se déposent pas au fond des poumons.

Ces nanoparticules n'atteignent pas les bronches, les bronchioles, ni les alvéoles pulmonaires, mais restent bien au niveau des voies aériennes supérieures (nez et fosses nasales). Il n'y a donc aucun risque d'infection pulmonaire.

Cependant, il se forme à nouveau des particules après la sortie à l'échappement. Ces particules ne sont pas celles préalablement arrêtées dans le FAP, mais sont des composés organiques volatiles en phase gazeuse. Lorsque l'échappement arrive au contact de l'air froid, ces composés gazeux se condensent en gouttelettes liquides très fines. Ces gouttelettes d'hydrocarbure sont susceptibles d'entrer dans les poumons mais représentent une quantité massique très faible et ne sont pas au dessus du seuil de nocivité pour l'organisme.

Malgré ces explications fondées sur des recherches scientifiques, le marché du diesel est victime d'une controverse nationale. Bien qu'il connaisse une baisse des ventes depuis quelques années, le diesel reste encore majoritaire sur le marché automobile avec 63,85% des ventes en 2014.



Le FAP et le catalyseur, solutions alternatives incontournables pour lutter contre la pollution de l'air



Le diesel, une préoccupation centrale pour les politiques

L'Union européenne a imposé aux équipementiers des plafonds d'émission de plus en plus bas, avec les normes Euro, et a rendu obligatoire la généralisation des filtres à particules. Ces mesures ont été saluées par des associations écologistes.

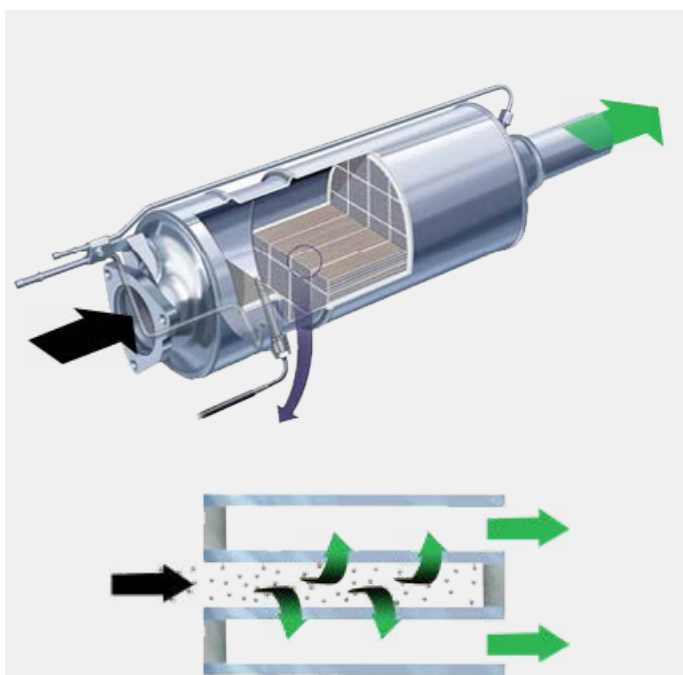
Les derniers modèles diesel seraient même moins polluants que les nouveaux moteurs à injection directe d'essence, selon une étude commandée par l'ONG bruxelloise Transport & Environnement.

La nouvelle Ministre de l'écologie Ségolène Royal a annoncé en avril 2014 vouloir « en terminer avec le diesel, petit à petit ». Une décision a été prise récemment par Anne Hidalgo de stopper les cars et poids lourds polluants aux portes de Paris : « Comme l'ont déjà fait près de 200 villes européennes, nous allons mettre en place une « zone à basse émission » dont nous allons progressivement interdire l'accès aux véhicules polluants, diesel comme essence. Je souhaite dès le 1^{er} juillet 2015 interdire la circulation des cars et des poids lourds les plus polluants », déclare Anne Hidalgo sur le site internet du Monde.fr. Cette décision est pourtant délicate à mettre en pratique et crée déjà la polémique. Il faut savoir que le diesel constitue l'un des rares avantages compétitifs des constructeurs français. Il pèse près de 64% des ventes de voitures neuves en France et représente aussi plus des trois quarts de l'activité des usines de moteurs de Trémery (PSA, Moselle) ou de Cléon (Renault, Seine-Maritime), et 22% de celle de Douvrin (PSA, Nord), en plus des salariés des usines d'assemblage et de bureaux d'études, et des nombreux sous-traitants.

De nombreuses réflexions vont devoir être engagées par les organisations gouvernementales pour trouver une solution qui ne soit pas un désastre pour l'économie française.

En attendant, pour continuer à prendre en compte les enjeux sanitaires et environnementaux, le filtre à particules reste la seule alternative possible pour le moment.

Le catalyseur d'échappement joue aussi un rôle dans la diminution de la pollution de l'air en détruisant les gaz polluants grâce à un système de catalyse.



optym-ha : le 1er acteur français spécialisé dans le nettoyage de fap et catalyseurs

4

UNE ENTREPRISE AUJOURD'HUI LEADER SUR LE MARCHÉ, QUI A DÉMARRÉ... DANS UN GARAGE !

OPTYM-HA a été fondée en 2005 par Fabien Sikirdji. Ancien étudiant de DUT Techniques de Commercialisation de l'IUT de Grenoble, Fabien Sikirdji a toujours été animé par l'envie d'entreprendre. Convaincu du potentiel de l'activité FAP, il a souhaité proposer un service de nettoyage et d'entretien aux différents réseaux de bus urbains Français.

Comme de nombreux créateurs d'entreprise, il a d'abord démarré son activité par de petits contrats et s'occupait lui-même de nettoyer les FAP de ses clients dans un petit garage. En 2007, il remporte une commande importante avec la RATP. Ce sont alors des centaines de FAP à traiter. Fabien Sikirdji décide de déménager dans un atelier plus grand et de s'entourer d'opérateurs et de commerciaux pour continuer de répondre à la demande de ses clients. Rigueur, passion, réactivité et respect sont les valeurs qui incarnent OPTYM-HA depuis sa création et qui rendent 99% de ses clients satisfaits.

Basée dans la région grenobloise, OPTYM-HA est ainsi devenue la 1ère société française spécialisée dans le nettoyage des FAP et des catalyseurs pour les professionnels. Avec plusieurs dizaines de milliers de produits traités, elle travaille aujourd'hui avec les plus grandes sociétés de transports françaises et de nombreux concessionnaires et distributeurs automobiles et poids lourds (plus de 500 clients).

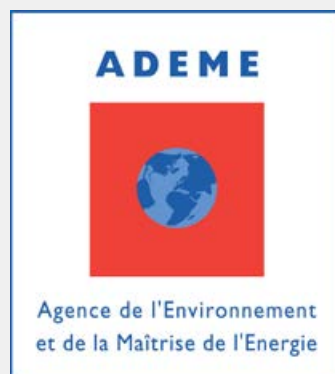
Au fil du temps et grâce à une évolution croissante (outils de production industrialisés, augmentation du nombre de salariés), la structure a développé son activité.

Elle se positionne aujourd'hui sur les marchés suivants :

- **Bus**
- **Automobiles**
- **Engins de voirie**
- **Engins travaux publics**
- **Poids Lourds**



Un engagement pour et dans le respect de l'environnement



5

OPTYM-HA A ÉTÉ MISSIONNÉ PAR L'ADEME POUR ÉVALUER LES PERFORMANCES DES FILTRES À PARTICULES.

Quel que soit le type de véhicule utilisant un moteur diesel (voiture, bus, poids lourds, engins de chantier...), celui-ci est obligatoirement soumis à des normes environnementales.

Il n'existe actuellement aucune étude permettant d'affirmer qu'une faible exposition aux particules fines ne soit sans danger pour la santé. C'est pourquoi il est nécessaire, sur un plan technique, d'abaisser au maximum le niveau d'exposition aux particules fines.

Pour ce faire, les constructeurs automobiles ont développé le filtre à particules et les catalyseurs et doivent se soumettre année après année aux réglementations européennes afin de réduire les rejets polluants dans l'atmosphère. On parle couramment de normes « Euro ». Même s'il n'y a aucune obligation de contrôler l'état de fonctionnement du FAP, il est de la conscience de chacun de faire vérifier son état régulièrement. OPTYM-HA a justement passé un accord avec l'ADEME pour définir une périodicité optimale dans le traitement du FAP (dans le cadre du marché Bus). Un nettoyage préventif est donc préconisé annuellement, ce à quoi se soumettent 99% des clients d'OPTYM-HA.

OPTYM-HA est une société à taille humaine au service des principaux réseaux de transport français. Dans un souci de conscience environnementale et sanitaire, elle contribue à l'amélioration et la préservation de la qualité de l'air par le nettoyage des FAP. OPTYM-HA intervient sur les problèmes de colmatage d'échappement en agissant sur tous véhicules dotés d'un filtre à particules et d'un catalyseur.

L'entreprise agit de manière responsable en travaillant dans des conditions de manutention strictes et suit la réglementation pour le traitement des déchets finaux, qui sont évacués et traités par une société spécialisée et normalisée ISO 14001 – 9001.



Rénovation et échange standard de filtres à particules et catalyseurs

6

LE FILTRE À PARTICULES

Le filtre à particules est nécessaire pour stocker les particules fines. Mais une fois la couche de particules devenue trop épaisse dans le FAP, celle-ci va nuire au bon fonctionnement du véhicule. Il devient alors nécessaire de brûler les particules pour faciliter la circulation des gaz d'échappement. Cette étape s'appelle la régénération.

Il existe plusieurs technologies pour permettre la combustion des suies : injection de gazole à l'échappement, FAP catalysé, FAP additivé. L'objectif étant de diminuer le seuil de combustion ou d'élever la température. À savoir, les suies brûlent autour de 500 °C.

Au cours de la vie du véhicule, le nettoyage du FAP (Filtre à particules) est une échéance obligatoire. : les cendres s'accumulent et le filtre à particules s'obstrue. Le véhicule peut se mettre en mode dégradé, et les codes défauts vont apparaître (voyant filtre à particules, voyant moteur, anomalie anti-pollution). Pour éviter cet effet de "colmatage" qui risque fortement d'entraver la conduite, il est donc nécessaire d'entretenir et de nettoyer le FAP et de faire appel à des professionnels qui maîtrisent les process et sont équipés pour agir efficacement, dans le respect de l'environnement et de la santé publique.

LE CATALYSEUR

Différents éléments peuvent colmater les catalyseurs de réduction de NOX : suies, cristallisation adblue, huile... Les procédés d'OPTYM-HA permettent d'éliminer la présence de ces éléments dans le catalyseur SCR, évitant tout risque d'incidents et permettant d'économiser le coût d'acquisition d'un catalyseur neuf.

SUIES :

Dans certaines conditions d'utilisation, une accumulation importante de suies obstrue partiellement ou en totalité la surface du média catalytique (la céramique du catalyseur). Par conséquent, le catalyseur réduction de NOX est bouché et un défaut à l'échappement apparaît. Le traitement d'OPTYM-HA permet d'éliminer la suie présente dans le catalyseur et ainsi de retrouver les performances d'origine.

CRISTALLISATION URÉE :

Suite à un dysfonctionnement du système, l'ADBLUE se cristallise et bouche la circulation des gaz d'échappement. OPTYM-HA a mis en place un traitement qui permet de dissoudre l'urée cristallisée tout en préservant le catalyseur (sous réserve que la céramique du catalyseur n'ait pas été endommagée par la cristallisation). Le nettoyage des catalyseurs SCR permet de retrouver un état comparable à celui d'un catalyseur neuf.

POLLUTION À L'HUILE :

Suite à une casse turbo, le catalyseur SCR peut contenir de l'huile moteur. Il est impératif de faire contrôler le catalyseur de réduction de NOX si celui-ci présente de l'huile, afin d'éviter tout risque d'inflammation. L'huile obstrue également les gaz d'échappement et engendre un défaut à l'échappement.



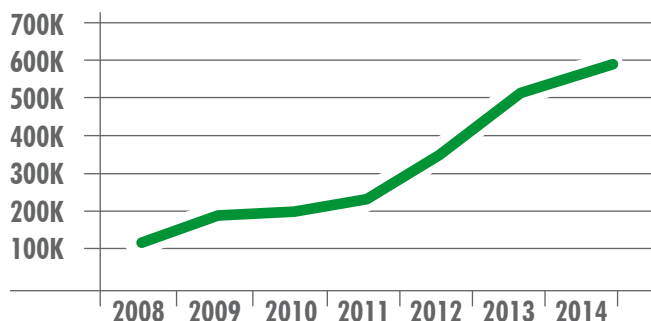
Une société en pleine croissance

7

OPTYM-HA EN QUELQUES CHIFFRES

- 10 ans d'activité
- Plus de 500 clients
- 3 200 pièces traitées par an
- 2014 : CA de 808 000 euros
- Effectif de 7 personnes

UN CA TRAITEMENT FAP MULTIPLIÉ PAR 5 ENTRE 2008 ET 2014.



Exercice	Chiffre d'Affaires HT	Excédent Brut d'Exploitation	Résultat Net
Au 31 mars 2012	451 191 €	95 451 €	56 103 €
Au 31 mars 2013	667 077 €	133 023 €	80 863 €
Au 31 mars 2014	808 888 €	164 802 €	91 508 €

DES LOCAUX PLUS GRANDS ET PLUS SAINS

En mai 2014, OPTYM-HA a déménagé dans un bâtiment de 600m² (auparavant 140m²). Dans ce nouveau bâtiment, la zone « production » a nécessité 60 000 euros d'investissement, soit environ 10% du CA 2013. Cette décision prise par la direction, soumise à aucune obligation légale, a été motivée par la volonté de fournir aux collaborateurs des locaux dépressurisés, complètement étanches, équipés d'un système de dépollution de l'air. Des bouches d'aspiration au sol permettront d'assurer une aération optimale et amélioreront considérablement le confort de travail des salariés.

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

OPTYM-HA a un objectif de croissance de +20% sur 2014/2015 et prévoit un CA de 1 million d'euros.

La société, en plein essor, souhaite ouvrir de nouveaux centres de traitement dans le courant de l'année 2015.

Références

8

35 RÉSEAUX DE TRANSPORTS RÉCURRENTS ET FIDÈLES



- Rouen,
- Toulon,
- Grenoble,
- ...



- Angoulême,
- Annecy,
- ...














- Bordeaux,
- Lyon,
- Orléans,
- Rennes,
- Tours,
- Strasbourg, ...

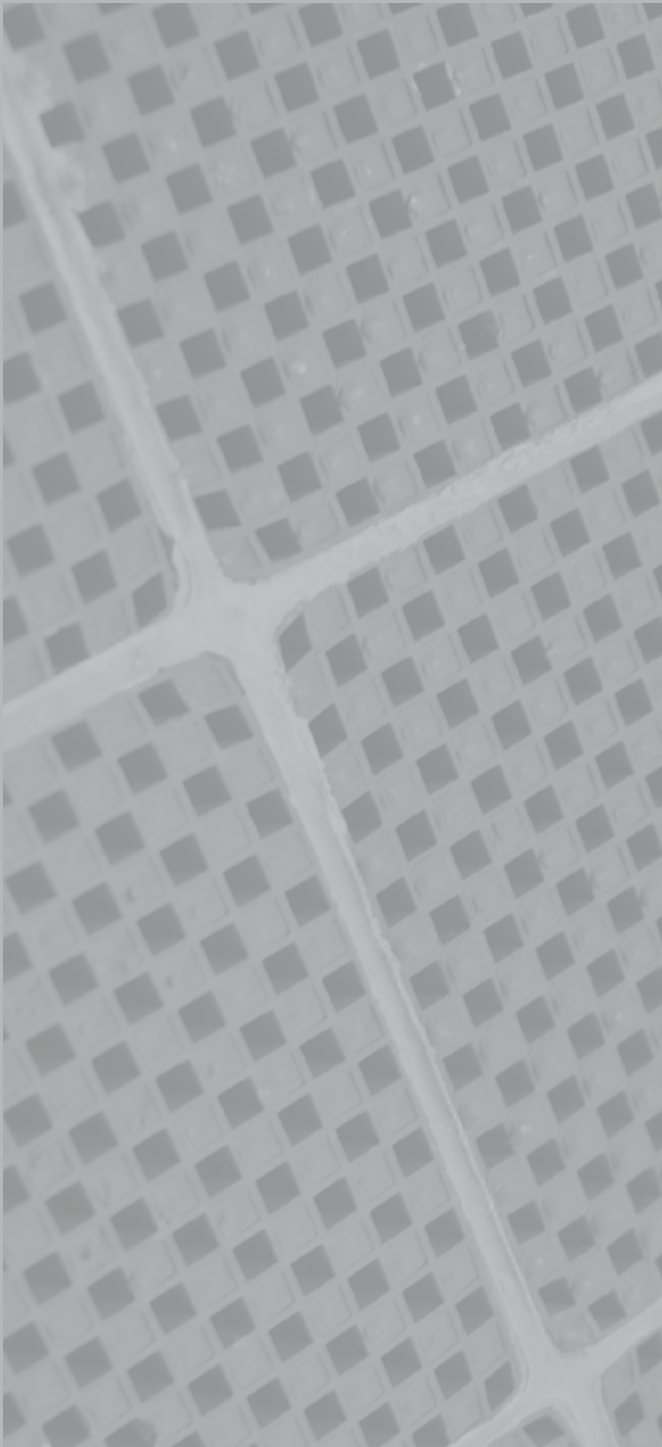
ENGINS DE VOIRIE





CONCESSIONNAIRES

 <p>Clients</p>	 <p>Mercedes-Benz</p> <p>Clients</p>	 <p>RENAULT TRUCKS</p>	
			<p>Groupe MACARD</p>
			 <p>PEUGEOT</p> <p>250 Clients</p>



OPTYM-HA

ZAC de la grande île
800, Rue Guynemer
38190 Villard-Bonnot

Tél. : 04 76 22 31 84
Fax : 04 76 70 47 29
Email : contact@optym-ha.fr

www.optym-ha.fr