

Construction Navale



Actualité

Bateaux de travail : un avenir électrique

© LE TELEGRAMME

Publié le 03/04/2019 par Rédaction

Consommation, efficacité, préservation de l'environnement... « À l'heure où l'enjeu est de sauver la planète, la propulsion électrique des bateaux de travail est un vrai sujet », défend Xavier de Montgros, le président de l'Association française pour le bateau électrique (AFBE *). Tout électrique ou hybride, ces types de propulsion connaissent des innovations constantes et un intérêt accru de la part des professionnels.

« Le secteur le plus avancé est celui du transport de passagers, fluvial ou maritime », reconnaît Xavier de Montgros. Le président de l'Association française pour le bateau électrique (AFBE *) était l'un des invités du salon professionnel Navexpo, ce vendredi 29 mars, à Lorient. Lorient qui s'est d'ailleurs doté, dès septembre 2013, d'un bateau-bus électrique pour ses liaisons transrades. Unités de taille petite à moyenne, usage quasi-quotidien à petite vitesse et sur de petites distances... Autant de raisons qui expliquent que ce secteur a plus facilement sauté le pas du tout électrique. En toute modestie : « On compte aujourd'hui 60 bateaux à passagers électriques en France. Cela représente 1 % du marché ».

C'est que la propulsion électrique a un coût - 30 à 50 % plus cher que du diesel à l'achat. « Mais c'est rentabilisé en quatre à six ans. Et après, ce n'est que du profit. Sachant que la durée de vie d'un bateau est de 30 à 40 ans », souligne encore Xavier de Montgros. Sans parler du confort - moins de bruit, moins d'odeur - et de l'économie de consommation d'énergie. « Tous ceux qui ont goûté à l'électrique ont trouvé ça fantastique ».

« Une vision sur les moyen et long termes »

« En neuf, le coût d'acquisition est plus élevé. En refit, à mi-vie d'un bateau, c'est un investissement », confirme Matthieu Blanc, responsable de Barillec Marine, l'entreprise concarnoise spécialisée dans l'intégration de systèmes de propulsion, de production et de conversion de l'énergie électrique sur les bateaux professionnels. « Mais, c'est plus efficient et le retour sur investissement est réel. C'est une vision d'armateur sur le moyen et long terme ».

En France, d'autres types de bateaux professionnels se convertissent peu à peu à l'électrique : les petites barges (moins de 10 m) de maintenance fluviales et maritimes et les services portuaires. En témoigne le succès rencontré par ZenPro, le semi-rigide mis au point par l'entreprise arzonaise Naviwatt spécialisée dans la conception de bateaux et de motorisations électriques : cinq exemplaires de ce bateau coque alu de 5,80 m lancé en décembre 2018 ont déjà été commandés par des ports français.

« Une vraie montée en puissance du marché »

« Depuis deux ans, on sent une vraie montée en puissance du marché », souligne Bérenger Laurent, responsable du développement commercial de Naviwatt. « Même si on n'est qu'aux prémices et qu'on n'a pas encore inventé toutes les solutions, il y a eu un vrai saut technologique. Et le développement du secteur automobile a démocratisé et dédramatisé l'usage de la propulsion tout électrique ».

En fonction des besoins et des usages, le tout électrique pour tous les bateaux professionnels n'est pas envisageable et surtout pas pertinent. C'est là que l'hybridation - diesel ou gaz naturel-électrique par exemple devient intéressante. « Ligneur, caseyeur, seneur... Pour ce type de pêche, le plus efficient c'est la propulsion hybride : le thermique pour aller sur zone, l'électrique en pêche ou en attente », illustre Xavier de Montgros. Quant à l'hydrogène, « la technologie n'est pas mature mais ça ne peut être de toute façon qu'un complément », ajoute Matthieu Blanc.

« La France a tout pour devenir leader du bateau électrique »

Même s'il a le vent en poupe, le marché peine à décoller : « Aujourd'hui, le tout électrique, c'est 1 % des bateaux alors que ça pourrait être 10 %. Et dans dix ans, ça pourrait être 30 % », indique Xavier de Montgros. « Quant à l'hybride, on pourrait être, dès maintenant, à 50 % ». Il y a dix ans, Barillec a participé à la construction de trois bateaux à propulsion GNL-électrique. « En France, il n'y a eu qu'un seul autre projet... Dix ans plus tard », regrette Matthieu Blanc.

Pour le responsable de Barillec Marine, « il faudrait une véritable impulsion politique ». Xavier de Montgros confirme, prenant l'exemple de la Norvège « bien plus avancée parce qu'elle a défini un plan de transition énergétique de sa flotte. Pour le président de l'AFBE, « La France a tout pour devenir le leader de la propulsion électrique : la technologie, les chantiers, l'ingénierie... Et le deuxième domaine maritime mondial ».

(*) Créée en 1994, l'AFBE compte aujourd'hui une quarantaine de membres (chantiers, architectes, intégrateurs, équipementiers et opérateurs) représentant la plaisance comme les bateaux professionnels.

Un article de la rédaction du Télégramme