

Le Lagoon hybride, un « vrai catamaran militant »

Le premier voilier diesel-électrique a désormais les performances d'un multicoque traditionnel : la propulsion écolo rattrape le diesel. Les hélices actionnent des alternateurs, maintenant les batteries bien chargées.

« Dix litres de gazole suffisent pour une traversée de l'Atlantique avec le Lagoon 420 hybride », annonce Dieter Gust, responsable de la politique produits chez Bénétiau. « En combinant l'électrique, la voile et un groupe électrogène de seulement 20 kilowatts, ce bateau a, par mer plate, des performances comparables à un Lagoon classique équipé de deux diesels totalisant... 80 kilowatts. »

Dans la calmasse, ou pour les manœuvres de port, ce sont deux moteurs électriques – au lieu des diesels habituels – qui prennent le relais de la voile. Les batteries sont rechargées par un petit groupe électrogène qui démarre automatiquement dès que le niveau des batteries faiblit. Mais ce groupe observe de très longs et agréables silences : lorsque le Lagoon marche à la voile, les hélices, tournant librement avec la vitesse, actionnent des alternateurs, maintenant les batteries bien chargées.

Un « vrai cata militant », pour Bruno Cathelinais, le patron du groupe : « Nous avons tenu à livrer cette version hybride au même prix que celle équipée de moteurs diesels traditionnels. Avec le catamaran hybride, moins polluant, plus silencieux, plus pointu nous gagnons certes moins d'argent. Mais, parce que nous y croyons, c'est lui que nous voulons vendre en priorité. »

Problème : sur les premiers modèles, les moteurs électriques assuraient une vitesse de croisière assez inférieure à celle des diesels : 6,5 nœuds au lieu de 8. Jusqu'à présent, les clients étaient ainsi deux fois moins nombreux à choisir la solution hybride. Pour rétablir l'équilibre avec le diesel, le groupe Bénétiau lance une seconde génération hybride, plus performante : avec une vitesse de croisière de 7,5 nœuds et un dispositif surnommé « booster » qui concentre toute la puissance des batteries et du groupe sur la propulsion, lorsque les conditions de mer difficiles exigent un peu de pêche. Et tout cela, toujours pour le même prix que le bryant diesel. Car le plaisancier, même écolo, est pragmatique : « Il aime les solutions propres. Mais au moment d'acheter il veut quand même autant de puissance... et ne pas payer plus cher. »

Raymond COSQUÉRIC.



Dieter Gust croit à la propulsion électrique des catamarans. Une technologie qui va encore s'améliorer, notamment avec des batteries plus performantes.

Thomas Bregaardis

Polluer moins pour construire plus

De la croissance industrielle sans dégradation environnementale : c'est le pari du groupe Bénétiau. « La lutte contre la pollution, on va la chercher jusque dans les moindres gestes de notre personnel : le pinceau laissé à l'air libre, le bidon oublié ouvert, il faut éviter. Et penser à utiliser, par exemple, une lingette plutôt que le flacon d'acétone. En plus, cela réduit le gaspillage. » La chasse aux composants organiques volatils est l'une des idées fixes de Vincent Guillaud, le spécialiste de l'environnement au sein du groupe Bénétiau. Ces COV, ce sont les vapeurs de styrène, solvants, et autres produits chimiques qui se dégagent quand on travaille les coques de polyester. Ils figurent dans le peloton de tête des polluants auxquels les constructeurs se sont attaqués, pour le confort de leur personnel, comme pour répondre aux préoccupations de plaisanciers de plus en plus soucieux de réduire leur « empreinte environnementale ».

Une culture dont Bénétiau-Jeanneau est un leader puisque l'entreprise assure à ses navigateurs être la seule dans le nautisme français à s'être mise à la norme environnementale très exigeante Iso 14001, plus

courante dans l'industrie automobile notamment. « Et nous allons même plus loin que la norme dans des domaines comme les émissions de COV ». Ce qui permet, en particulier, les nouveaux moules de coque fermés qui laissent s'échapper peu de vapeurs. « Nous exigeons aussi de nos fournisseurs, les chimistes, de nous proposer des matériaux nouveaux générant peu de COV. »

Cette lutte contre les mauvaises odeurs va même se nichier dans les vernis des boisseries : « Autrefois, la moitié de la matière projetée par un pistolet s'évaporait. Aujourd'hui, il n'y a plus aucune émanation grâce aux vernis modernes que l'on sèche aux ultraviolets. »

« En trois ans, la production du groupe a augmenté de 30% », résume Bruno Cathelinais, patron de Bénétiau. « Mais les émissions de COV, elles, sont restées stables. » Quant aux bois utilisés, ce sont, bien sûr, de plus en plus des essences tropicales à croissance rapide (forêt renouvelable), comme l'ayous, qui ont des performances comparables aux tecks et doukas à croissance lente.

R.C.



Thomas Bregaardis

Le moulage des coques en composite génère de moins en moins d'émanations dans l'atmosphère. Pour l'application des vernis, comme ici, c'est même zéro évaporation.