

3 startups qui utilisent le vent pour réduire la consommation de carburant

L'un était à bord d'un trois-mâts de légende, l'autre coureur au large et le troisième étudiant quand ils ont eu l'idée de miser sur la voile. Aujourd'hui, ces Français développent des navires capables de transporter, à la force du vent, des chariots élévateurs, des croisiéristes et même une fusée.

Temps de lecture : minute

21 octobre 2019

"Avant, le vent était un élément qu'on maîtrisait très peu et à moins de regarder un peu les nuages, on ne savait pas ce qui allait nous tomber dessus le lendemain", raconte à l'AFP Nils Joyeux, diplômé de l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) qui se félicite de l'existence de logiciels de routage météorologique pour "avoir toujours un temps d'avance sur le vent". Le trentenaire, directeur général de la startup Zéphyr et Borée, souligne aussi les progrès concernant les voiles elles-mêmes. "En appuyant sur un bouton, on arrive à maîtriser des milliers de mètres carrés de voilure" quand autrefois "il fallait beaucoup de monde pour manier" les navires, détaille-t-il.

C'est justement une expérience sur un de ces bateaux mythiques, le Belem, construit en 1896 et restauré depuis, qui a inspiré Jean Zanuttini. "Même si c'est une technologie d'un autre âge, ça donne à sentir la puissance du vent", se souvient cet autre trentenaire, directeur général de la startup Neoline.

"Réduire la consommation de carburant"

Installées à Nantes, terre de construction navale, les deux entreprises développent chacune un projet de cargo à voile. Zéphyr et Borée, au sein d'une co-entreprise avec le spécialiste des services offshore Jifmar, a été choisie début octobre par ArianeGroup pour construire le cargo "Canopée". Equipé de quatre "ailes" rectangulaires et long de 121 mètres, il servira à transporter les éléments du nouveau lanceur Ariane 6 entre l'Europe et la Guyane.

"On utilise le vent, quand il y en a, pour réduire la consommation de carburant", résume M. Joyeux, qui a commencé à concevoir le projet avec ses associés quand ils étaient encore étudiants et prévoit une mise à l'eau de Canopée courant 2022. "La réglementation va évoluer, se durcir et contraindre les compagnies maritimes à changer de modèle énergétique. On sait aussi que le prix des énergies fossiles va plutôt augmenter que baisser", souligne le jeune homme.

Neoline, fondée par plusieurs officiers de marine marchande, a pour sa part retenu en juillet la société ligérienne Neopolia pour construire deux cargos à voile qui rallieront Baltimore depuis Saint-Nazaire. Le premier navire de 136 mètres de long doit être mis en service en 2021.

L'idée est d'avoir un bateau "peu impactant pour l'environnement" tout en "apportant un vrai service logistique adapté aux besoins des industries", avance Jean Zanuttini.

La voile, solution la "plus absolue"

"Ce qu'on va essayer de faire, c'est de transporter des choses que les très gros navires ont du mal à transporter" en container, poursuit-il en donnant l'exemple de chariots élévateurs Manitou et des yachts Bénéteau, entreprises basées non loin de Saint-Nazaire avec lesquelles ils

vont travailler.

C'est aussi à Saint-Nazaire que sont construits d'immenses paquebots de croisière par les Chantiers de l'Atlantique. Ces derniers ont recruté l'ancien coureur au large Nicolas Abiven, responsable du développement d'une voile rigide appelée "Solid Sail", testée en mer depuis un an et destinée au "Silenseas".

Ce bateau ciblant une clientèle haut de gamme est *"notre vision de ce que sera un paquebot de croisière propulsé à la voile entre maintenant et les vingt prochaines années"*, présente Nicolas Abiven. *"On est convaincu aux Chantiers de l'Atlantique que les contraintes environnementales vont être de plus en plus prégnantes dans les choix des armateurs."* Pour y répondre, plusieurs solutions comme le gaz naturel ou l'hydrogène, mais *"la plus belle et la plus absolue, c'est la voile parce qu'on ne paye pas l'énergie"*, conclut le sportif.