

pack de batteries pour un poids total de 500 kilos. Chaque jour, Cyril Hardouin se rend sur ses parcs d'Arguin et du Grand Banc propulsé par ce moteur. L'expérimentation, démarrée cet été, se poursuit jusqu'à la fin de l'année, afin de valider si cette innovation est calibrée pour les bateaux professionnels, amenés à transporter de très lourdes charges. Mais déjà, le professionnel avoue être séduit: « Pilotage facile, manœuvrabilité importante, manœuvres de port et de sorties de chenal silencieuses et agréables grâce au couple important du moteur », précise-t-il. « Il s'agit là de la première expérimentation pour un bateau en Europe, voire dans le Monde, avec une motorisation électrique hors-

bord », avancent les financeurs du projet. Lundi 1er décembre, dans la cabane de Cyril Hardouin, tous ces acteurs se sont retrouvés, dont le patron du chantier CAI, constructeur du moteur, Serge Morin.

Seulement six litres à l'heure jusqu'à Arguin

Spécialiste de la construction aluminium et inox, la société évolue depuis une quinzaine d'années dans l'industrie navale. « Nous sommes partis du constat que les moteurs thermiques utilisés actuellement peuvent être remplacés par des efforts de recherche. C'est le pari tenté et réussi par le chantier gujanais CAI. Après des mois de développement, leur moteur a

été testé pour la première fois en août. « Il utilise notamment des batteries "nouvelle génération" et des équipements de propulsion ayant obtenu leur certification pour le marché automobile. » Pour preuve, on retrouve ce moteur sur les modèles hybrides de l'Allemmand Audi. Et une fois sur la barge ostréicole, le rendu est plutôt discret: un coffre avec ses batteries lithium, un tableau électrique et de commandes ainsi qu'un groupe électrogène. Certes sa vitesse a diminué puisqu'il met désormais 1h30 au lieu de 50 minutes pour revenir d'Arguin, avec son chargement, mais les seize miles parcourus ne lui demandent que six petits litres à l'heure contre

trente auparavant... « Avec cette expérimentation, je souhaite faire découvrir le potentiel de la propulsion électrique pour nos bateaux. Cela marche et cela permet de minimiser nos impacts environnementaux et d'agir sur la sécurité alimentaire des huîtres. »

« Courageux »

Cet enthousiasme, il le partage avec Olivier Laban. Pour le patron des ostréiculteurs, le projet s'inscrit parfaitement dans son époque: « Nos filières sont désormais force de propositions en matière environnementale alors que parc naturel marin se met en place. Ce moteur, ce n'est pas un gadget. » « Le projet

est courageux », remarque le patron des pêcheurs, Jean-Michel Labrousse, regrettant seulement que les navires de pêche ne soient pas encore adaptés pour recevoir un tel poids de batterie. Fin-décembre, les résultats de cette étude doivent prouver si ce système répond aux besoins des pêcheurs. « Enfin, venue féliciter les porteurs du projet, la présidente de la Cobas, Marie-Hélène Des Esgaux met en avant « l'argent public investi pour soutenir la filière de façon concrète ». A noter que les 168.000 euros du projet ont été notamment financés par les fonds européens pour la pêche, l'Etat, le département et la région.

[J-B.L.]



Cyril Hardouin et Serge Morin. « Ce moteur possède plusieurs bénéfices écologiques: il réduit la pollution de l'eau, la consommation de carburant et les nuisances sonores ».



Le projet est collectif. Ainsi, l'initiative est soutenue par les filières ostréicoles, ici avec Olivier Laban, et les pêcheurs emmenés par Jean-Michel Labrousse. Ce dernier espère d'ailleurs qu'un test soit mené sur des bateaux de pêche.