

« Si ça marche, ce sera une révolution »

Pendant trois à six mois, TotalEnergies expérimente, sur la vedette de la SNSM de Douarnenez, un gazole composé à 30 % de biocarburant. L'objectif : réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet

Avec leur projet Gopbio30, la compagnie pétrolière française TotalEnergies et son pôle One Tech étudient la faisabilité technique, pour des navires de moins de 30 m à la motorisation complexe, de naviguer avec un carburant composé à 70 % de gazole pêche et 30 % de « base renouvelable », dit « biocarburant ».

La Société nationale des sauveteurs en mer (SNSM) de Douarnenez, en collaboration avec la coopération maritime et le distributeur de carburant marin YsBlue, en est la station pilote.

Pendant les trois prochains mois (voire six si les premiers résultats ne sont pas probants), la vedette *Penn Sardin* naviguera avec ce mélange homogène gazole pêche-biocarburant, qui ne nécessite pas de changer de moteur. Effet attendu : une diminution au global (c'est-à-dire de la production à la consommation du produit) de 18 à 19 % des émissions de gaz à effet de serre.

Entre 20 et 30 capteurs

Le carburant a été livré lundi. « L'intérêt du *Penn Sardin* est qu'il dispose de deux réservoirs et de deux moteurs », indique Jean-Loup Thivet, directeur général d'YsBlue et membre de l'équipage SNSM. Afin de pouvoir établir une comparaison, « un réservoir va fonctionner avec du gazole pêche uniquement. L'autre, avec le mélange. Et on intervertira



Pendant trois à six mois, la SNSM de Douarnenez teste un gazole incorporant 30 % de biocarburant.

PHOTO : QUEST-FRANCE

au cours du test ».

Début août, des techniciens du Centre de recherche en machines thermiques (CRMT), basé à Lyon (Rhône), ont installé vingt à trente capteurs sur les deux moteurs, afin de « mesurer les répercussions éventuelles sur la pression turbo, le lubrifiant, la température, la consommation... », développe Jean-Loup Thivet.

Un test « à envergure internationale »

À chaque sortie de la vedette, « ces capteurs vont transmettre automatiquement des données au CRMT qui se chargera de les agréger et d'en produire des statistiques ». Pour maximiser cette collecte, le bateau

devra naviguer presque tous les jours, au moins une heure, quelles que soient les conditions météorologiques.

L'enjeu est grand. Car le milieu maritime cultive une appréhension à l'égard du biocarburant. « C'est un produit hydrophile, c'est-à-dire "qui aime l'eau". Et l'eau, pour développer des bactéries, il n'y a pas mieux, éclaire Jean-Loup Thivet. À cause de ce risque, on ne l'utilise jamais dans le monde de la pêche. Le biocarburant que l'on éprouve aujourd'hui comporte un additif, spécialement développé pour cette expérience, avec un effet bactéricide. Tout l'intérêt est donc de voir, sur la durée, comment ça va se passer. »

Si cette première phase s'avère

concluante, la prochaine étape serait de tester le biocarburant sur un chalutier.

Cette expérimentation, « à envergure internationale », est suivie de près par de nombreux acteurs. Parmi eux : le siège de la SNSM, à Paris, qui doit renouveler la flottille d'ici à cinq ou dix ans, et la chaîne logistique de TotalEnergie (l'entreprise dispose d'environ 200 bateaux en Afrique dont la typologie se rapproche de la vedette SNSM).

« Si ça marche, ça sera, pour ce segment de navire, une révolution », s'enthousiasme Jean-Loup Thivet.

Soukoura-Jeanne DEMBÉLÉ.

Le U

La sar des pul lac sio mie « cet Jur l'as Ga ca villi att por ror Elle qui luti

La sal cor cor qui un me tes en det réfi poi em ch Ch E