

Un poids plume pour la

SAINTES Le nouveau bateau de croisières sur la Charente se construit en Vendée. Le « Bernard Palissy III » sera unique en Europe, sans émission de CO₂

LE REPORTAGE DU MOIS

TEXTES : THIERRY COLLARD
PHOTOS : XAVIER LÉOTY

La découpe des premières plaques d'aluminium n'a débuté qu'en septembre. Pourtant, dès à présent, le futur « Bernard Palissy III » offre son imposante silhouette entière aux regards des visiteurs du chantier naval Delavergne, à Avrillé, en Vendée. Dans l'un des hangars de l'entreprise, sur la route conduisant de Luçon aux Sables-d'Olonne, un fuseau d'aluminium de 24,64 m de long sur 6,30 m de large reflète les éclairs bleus des arcs de soudure. Dès avril 2018, il succédera au « Bernard Palissy II » pour promener les touristes sur la Charente, au départ de Saintes.

Des bateaux professionnels

Une dizaine de salariés œuvrent au sein de cette entreprise fondée en 1983 par Patrick Delavergne. « Dont trois soudeurs dédiés à ce bateau », précise Catherine Delavergne, épouse et collaboratrice de l'entrepreneur. Le chantier naval est connu en Charente-Maritime, notamment du côté de Charron, où il a pour clients des mytiliculteurs.

« C'est juste une part de notre activité, indique Catherine Delavergne. L'essentiel de notre produc-

tion est destiné aux administrations et aux collectivités. Nous ne construisons que des bateaux professionnels, pas pour la plaisance. Les derniers qui viennent de sortir du chantier ont été livrés au service des Phares et Balises. »

Les bateaux mytilicoles occupent toutefois une place affective dans l'histoire de la société vendéenne. En effet, alors que Patrick

Delavergne s'était installé à son compte dans une ancienne forge pour créer des matériels de pêche embar-

« S'il est bien entretenu, l'aluminium ne bouge pas » qués, c'est bien un mytiliculteur de L'Aiguillon-sur-Mer qui lui a commandé son tout premier bateau. « C'était en 1991, se souvient Catherine Delavergne. Notre ancienne forge ne suffisait pas pour construire une embarcation de 16,50 m. C'est là que nous nous sommes installés sur la zone artisanale d'Avrillé. Depuis, nous avons agrandi trois fois nos locaux. »

Signe de la longévité de la construction en aluminium, la plate aujourd'hui âgée de 26 ans a changé de propriétaire mais elle navigue toujours. Le chantier vendéen continue de la suivre, au fil de ses contrôles techniques annuels. « S'il est bien entretenu, l'alu ne bouge pas », se réjouit Catherine Delavergne.

L'expérience du constructeur a grandi au rythme de l'extension de ses ateliers. Ainsi en est-il arrivé à créer des embarcations touris-



tiques, à l'image de celles qui voyagent sur la Dordogne, du côté de La Roque-Gageac.

Une première en Europe

De même, dans la soute, les techniques ont évolué au fil des progrès techniques. « Nous avons déjà eu l'occasion d'utiliser des panneaux solaires sur un bateau de croisière

naviguant sur le Rhin, indique Catherine Delavergne. Toutefois, le « Bernard Palissy III », avec sa technologie électro-solaire, constituera une première en Europe, sans aucune émission de CO₂. C'est pourquoi il est important de travailler avec des partenaires expérimentés. Pour la conception, nous nous sommes appuyés sur un bu-

reau d'études nantais, Ship-ST, qui a une véritable expertise d'architecte naval. »

D'autres partenaires et sous-traitants interviennent dans la réalisation du navire saintais. La société rochelaise Alternatives Énergies, déjà riche d'une douzaine d'années d'expérience dans la propulsion navale électrique, se charge

De Goulebeneze à Palissy

Le « Bernard Palissy III » constituera la troisième génération de bateaux de croisière saintais sur la Charente. Cette aventure touristique avait débuté dans les années 1970, avec deux navires jumeaux, le « Bernard Palissy », premier du nom, et le « Goulebeneze ». Tous deux avaient une capacité d'environ 70 passagers. Quelques années plus tard, ils furent remplacés par le « Bernard Palissy II », bateau de construction néerlandaise qui, avant de promener jusqu'à présent les touristes saintais, fut successivement taxi dans le port d'Amsterdam et bac à La Rochelle. Il vient de faire ses derniers tours sur la Charente durant cette saison 2017 et sera très bientôt mis en vente.



Le « Goulebeneze » fut, avec son jumeau le premier « Bernard Palissy », un précurseur des croisières saintaises sur la Charente. PHOTO DR

« Le bruit et les odeurs gênaient »



Pascal Duc à bord du « Bernard Palissy II ». PHOTO SO

ARMATEUR

Pascal Duc songeait à un navire silencieux depuis son rachat du « Bernard Palissy II »

Pascal Duc a repris en 2009 le « Bernard Palissy II ». Le navire, né aux Pays-Bas au début des années 1960, croisait depuis plus d'une trentaine d'années sur la Charente, au départ de Saintes.

« Dès ma première saison, raconte-t-il, je me suis dit qu'il était dommage de faire naviguer un diesel sur un « lac », tant la Charente est tranquille. J'ai tenu compte des reproches de mes clients : le bruit et les odeurs du moteur. En outre, l'intérieur est mal isolé, pas chauffé, ce qui le rend inconfortable quand le temps devient froid. »

Subventions bienvenues

La réflexion du patron des Croisières charentaises s'est accélérée en 2012, quand Ségolène Royal a débloqué

Charente



Chaque pièce est façonnée sur mesure et ajustée avec soin



Une fois les plaques d'aluminium assemblées, les fenêtres sont découpées une à une

Découpe, cintrage et soudure des pièces de la structure du « Bernard Palissy III » s'effectuent en Vendée, au chantier naval Delavergne, spécialiste de la construction aluminium

du moteur et des batteries au lithium.

Également à La Rochelle, la société Pochon réalisera les équipements électriques et électroniques. Il sera alors temps d'acheminer le

navire d'Avrillé à Saintes, où il sera livré clés en main aux Croisières charentaises. « Par la route, ça se fait aisément pour un bateau de cette taille », sourit Catherine Delavergne.

ient les passagers »

de l'argent de la Région au profit du développement des petites structures de tourisme. Des coups de pouce également du Département, de l'Agglomération saintaise et du programme européen Leader ont fini de convaincre Pascal Duc qu'il était temps de se lancer dans la construction d'un bateau silencieux, projet définitivement validé par une étude de faisabilité favorable en 2014.

« C'est un investissement de près d'un million et demi d'euros », indique l'armateur. Un dixième de ce budget est consacré aux batteries au lithium, une technologie raisonnable en poids mais encore lourde financièrement. Rechargées chaque nuit, elles offriront au « Bernard Palissy III » une autonomie de près de huit heures et demie dans les pires conditions de courant et de vent, soit une dizaine d'heures en temps normal.

« Les panneaux solaires produiront entre 15 et 20 % du courant du navire, mais pas pour la popul-

sion, explique Pascal Duc. Ils alimenteront tous les accessoires électriques dont le fonctionnement n'affectera pas l'autonomie des batteries. »

Poids plume

C'est bien afin d'optimiser les réserves électriques du « Bernard Palissy III » que s'est imposé le choix de la construction aluminium. La légèreté de l'embarcation (27 tonnes) compensera sa moindre puissance (100 CV). À titre de comparaison, son prédécesseur, le « Bernard Palissy II », avec sa coque d'acier lestée de béton, avoue 67 tonnes pour 230 CV.

Pour autant, la capacité d'embarquement ne variera pas. Pascal Duc accueillera toujours un maximum de 149 passagers à bord. « Au-delà, les règles de construction et de sécurité deviennent encore plus contraignantes », expose-t-il. Une jauge supérieure aurait impliqué des coûts de construction et d'exploitation nettement supérieurs.



Le pont inférieur permettra aux passagers de voyager à l'abri, bien au chaud



Pour l'heure, le bateau est encore le royaume des soudeurs