

Ar Vag Tredan, le bateau propre de Lorient est-il vraiment « Zéro émission »?

Avec ses îles, ses baies, et ses golfes, la Bretagne collectionne les navettes maritimes... Pas toujours respectueuses de l'environnement. Pour remédier à cela, l'agglomération Lorientaise est la première à se lancer dans une transition énergétique maritime, en mettant à la disposition des citoyens, le Ar Vag Tredan, qui signifie « bateau électrique » en breton. Ce navire plus respectueux de l'environnement que les autres navettes maritimes, est opérationnel depuis le 19 septembre dernier. Commandé par Lorient Agglomération, *"il s'inscrit dans le plan énergie-climat"*, explique André Bouineau, directeur du service transports et déplacements de Lorient Agglomération. conçu par le chantier STX France Lorient et exploité par Keolis Maritime (sous traitant de la CTRL, groupe Kéolis), il fonctionne au moyen de 128 condensateurs électriques, rechargés pendant 4 minutes à l'aide d'un transformateur installé à Locmiquélic, *"alimenté avec l'énergie du réseau électrique classique"*, précise André Bouineau. Cela lui permet d'effectuer 28 trajets avec un impact Co2 moindre.

Côté matériaux, le Ar Vag Tredan est constitué de 25 m² de panneaux photovoltaïques, chauffage et climatisation par pompe à chaleur, éclairage basse consommation, verrières et puits de lumière, économies d'eau...pour une consommation de 15 à 20 kwh pour un aller/retour. Soit l'équivalent de l'usage normal d'un sèche-cheveux pendant un an. Quant à son coût global, il avoisine les 3 millions d'euros, avec des économies d'exploitation évaluées à 1 million d'euros sur 30 ans.

Des atouts, et c'est tout?

Pour Olivier Messenger, gérant d'O2m « *C'est une bonne*

initiative de penser au bateau électrique pour plusieurs raisons. Dans le domaine du stockage de l'énergie, cela fait partie des solutions dont on dispose aujourd'hui : on répartit plusieurs points de stockage au lieu d'un seul ». Le choix de ce mode de propulsion et de stockage a conduit à écarter un certain nombre de solutions : le diesel qui n'apporte pas de réponse aux exigences environnementales ; le moteur hybride diesel électrique dont la réduction de 30 % de la consommation gazole est insuffisante ; le moteur à hydrogène dont coût d'exploitation est prohibitif... Quant à la propulsion électrique par batterie, l'autonomie et le temps de recharge étaient incompatibles avec les exigences d'exploitation.

Du coup, c'est le condensateur, une technologie déjà utilisée dans le ferroviaire et l'aéronautique, qui a été choisi. Pour Olivier Messenger, *"ce bateau ne peut néanmoins pas être zéro émission rien qu'en prenant en compte le schéma global qui s'étend de l'extraction de matières premières qui utilisées pour sa construction, jusqu'à son extinction : ainsi, « zéro émission n'est pas un postulat possible ».*

Une initiative innovante qu'il faut encourager

Autre chose. Toujours selon Olivier Messenger *« on ne parle que d'impact carbone, mais d'autres impacts sur l'environnement doivent être pris en compte comme la toxicité aquatique, humaine, l'uranium utilisé pour l'énergie électrique... Si ce projet avait été « jusqu'aboutiste », il aurait engagé enerccop pour sa fourniture en énergie et serait doté de certificats verts... Néanmoins, c'est une initiative innovante qu'il faut encourager. »* Le Ar Vag Tredan effectue 28 allers-retours quotidiens, à raison d'un par demi-heure, pour un trajet de 7 min entre Lorient et Locmiquélic alors qu'il faut plus de 30 minutes pour se rendre à ces deux points...en voiture ! Le tout pour 1 euro 35.