

Navexpo

Le navire du futur est à quai

Fréquentation timide mais réel dynamisme, le premier salon à flot pour les navires de travail « made in France » a déjà remporté l'adhésion, stimulé par des innovations toujours plus audacieuses et une conjoncture assez porteuse pour l'ensemble de la navale.



Démonstration du navire et équipements antipollution par clean sails.

Une centaine d'exposants, dont une douzaine de chantiers et autant d'entreprises venant des quatre coins de l'Europe, des rendez-vous d'affaires par dizaines et une poignée de navires présentés à la démonstration. Sans afficher une dimension étourdissante, l'édition inaugurale de Navexpo n'a pas déçu. « Les principaux acteurs sont présents et les contacts sont intéressants, souvent inédits », ont commenté plusieurs visiteurs (près d'un millier), le 10 mai au premier des trois jours du salon.

« Notre objectif initial est atteint. Cet événement s'impose comme un outil commercial pertinent et tout à fait complémentaire de Seawork à Southampton », signale Gildas

Bernard, l'organisateur qui prévoit de renouveler le rendez-vous dès l'an prochain en apportant un focus plus important les navires de sécurité. « Dans une ambiance d'affaires conviviale, nous nous adressons en priorité aux entreprises et armements d'Europe du sud et d'Afrique francophone. »

Favorisant depuis une dizaine d'années l'épanouissement d'un pôle de course au large inédit en France, le site de Lorient La Base a servi d'écrin à l'émergence de plusieurs innovations mais aussi d'acteurs souvent méconnus qui échappent aux mailles des grands rendez-vous.

Ainsi les participants à Navexpo ont-ils pu découvrir en exclusivité le moteur hors-bord diesel 200 ch Oxe chez

Dutchworkboats. « Cet engin qui permet de diminuer de 40 % la consommation de carburant par rapport à un hors-bord classique a déjà retenu l'attention de nombreux clients en France », se félicite Rob Voskuil, dirigeant de Dutchworkboats.

Alors que la conjoncture

semble de nouveau porteuse incitant les armements, en particulier dans un domaine comme la pêche, à renouveler leurs flottes, les constructeurs continuent d'étoffer leur gamme de navires.

NOUVEAUX PROJETS

Chantier naval français implanté depuis 2006 à Dalian en Chine, ODC marine profite d'une solide expérience dans le développement des embarcations à passagers pour proposer désormais des bateaux de servitude allant de 10 à 24 mètres, mais aussi une unité de pêche de 12 mètres. Toujours dans cette même logique de diversification, et s'appuyant sur son savoir-faire dans la réalisation de navires de surveillance et de servitude, le chantier quimpérois Ufast propose une gamme de nouveaux navires, un catamaran de soutien à l'offshore de 21,50 mètres ainsi qu'un crewboat de 24 mètres.

Les nouveaux projets ne manquent pas. Certains sont encore en gestation comme celui développé par Etelium avec Exid et le cabinet d'architecture Perspective design. Il s'agit d'un trimaran en composites de 29 mètres baptisé

Code : libellule et destiné à remplir des missions diverses pour l'action de l'État en mer.

D'autres prennent forme comme le quadrimaran dont un prototype, le T9-Prime vient d'être réalisé après plusieurs années d'études par la société Tera4. Ce concept permet d'accroître la stabilité, mais aussi des économies d'énergie de l'ordre de 30 % grâce aux colonnes d'air déplacées sous la plateforme qui limite la résistance des coques. Des applications commerciales sont encore à envisager.

Bateau de récupération de macrodéchets lancé fin 2015, The Collector lancé par le chantier Nil (Navale industrie lorientaise) en lien avec Œuvres vives et MultiOne design fait lui déjà ses preuves sur le bassin de Lorient. « Nous avons de bons contacts pour espérer lancer la fabrication de nouvelles unités sur ce modèle », annonce Erwan Bertic, gérant fondateur de Nil.

Même si certains doutent encore de la pérennité de l'événement face à des rendez-vous déjà bien établis, comme l'echmer, Navexpo cristallise dès aujourd'hui ce que seront les navires du futur.

Bertrand TARDIVEAU

Lorient, base de la navale bretonne

Hébergeant des acteurs historiques importants comme DCNS, mais aussi de nouveaux arrivants comme, depuis l'an dernier, le concarnois Piriou et le brestois Navtis, Lorient entend s'imposer comme un pôle majeur de la navale bretonne. Non seulement à travers l'organisation d'un événement d'ampleur comme Navexpo, mais aussi avec des projets structurants pour le territoire.

La ville, bâtie il y a tout juste 350 ans sur ordonnance de Colbert, est devenue le premier pôle halieutique de France en valeur, avec une criée en perpétuelle modernisation et une flottille de 130 navires.

« Nous sommes déterminés à renouveler le plus vite possible les bateaux », assure Tristan Douard, directeur du Groupement des pêcheurs artisans lorientais (GPAL) qui recense une cinquantaine d'adhérents.

Trois d'entre eux ont lancé des constructions neuves. Un projet de navire de moins de 15 mètres développé par Coprexma pour le GPAL doit



Lorient dispose d'un automoteur de 150 tonnes en plus de l'élevateur de 650 tonnes. Ce n'est plus suffisant.

servir de base à d'autres commandes pour au moins trois armements dans les prochains mois.

Accueillant chaque année environ 400 navires de commerce mais aussi des navires à passagers, la rade de Lorient cherche un nouveau souffle pour sa filière réparation dont l'unique outil d'importance, l'élevateur de 650 tonnes, sera

en arrêt technique cet été pour huit semaines.

Un projet est à l'étude visant pour l'interprofession du port de Lorient, qui représente une quarantaine d'adhérents et plus de 1 000 emplois, à prendre pied sur un quai de 150 mètres le long du Scorff et à y déployer rapidement un synchrolift de 5 000 tonnes. Une opération estimée à 20 millions d'euros.

► **UN PROTOTYPE VARSHAFT PAR BARILLEC.** C'est au salon Navexpo à Lorient que la société d'électricité marine concarnoise Barillec a choisi de présenter pour la première fois son système Varshaft. D'une puissance de 60 kVA pour une vitesse de rotation du moteur de propulsion allant de 700 tr/mn à 2 200 tr/mn, une première unité a été développée validant ce système qui permettrait de réaliser environ 15 % d'économie de carburant. Intéressant déjà de nombreux navires, Varshaft consiste à produire un réseau électrique efficace, stable et de qualité et ce, quel que soit le régime du moteur propulsif. Une génératrice entraînée à vitesse variable par ce dernier, alimente un réseau d'électricité alternatif, à tension et à fréquence fixes, à l'aide d'un convertisseur électronique.

► **UN DÉMONSTRATEUR MONYCAT DE PLASTIMER PRÊT EN 2018.** Basé à Saint-Guénolé (Finistère), le chantier naval Plastimer a présenté le 11 mai, à l'occasion du Business booster naval en marge de Navexpo, son projet de carène innovante Monycat. Sa forme évanescente à l'arrière et incurvée en son centre faciliterait considérablement un hydrodynamisme propice à des économies d'énergies substantielles. Une phase d'étude vient d'être engagée qui doit aboutir d'ici deux ans à la conception et la réalisation d'un prototype de 11 mètres.