

Le navire du futur prend forme

Il n'est encore qu'à l'état de prototype, mais déjà, les visuels du navire ultra-moderne et autonome en énergie du Corsican Blue Project font rêver. Un projet ambitieux et révolutionnaire porté par trois jeunes insulaires



Nicolas Mazotti, Ludovic Amouroux et Julien Torre travaillent sur ce projet de navire depuis quatre ans
/ ARCHIVE CHRISTIAN JEFFA

Le rêve né dans l'esprit de deux ingénieurs corses est sur le point de franchir un nouveau cap. Marqués par leur expérience dans le milieu maritime, Ludovic Amouroux et Nicolas Mazotti, issus du lycée maritime de Bastia, ont eu l'idée, il y a de cela quelques années, de proposer à la Corse un bateau autonome en énergie, non polluant et pouvant accomplir différentes tâches et missions autour de l'île.

Rejoins par Julien Torre de l'association Corsican Blue Project, tous les trois travaillent sans relâche depuis plus de quatre ans sur ce projet. "Nous avons identifié les problèmes liés notamment aux transports maritimes, explique Ludovic Amouroux. Nous avons également anticipé certains problèmes qui ne revêtent pas encore d'une grande importance, mais qui iront croissant d'ici une dizaine d'années. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait trouver une solution notamment au niveau du manque de protection du littoral et de la réaffectation des déchets."

Une première mondiale

Ainsi débute l'aventure du Corsican Blue Project. Avec son allure fu-

turiste, le navire disposera d'une technologie de pointe. D'une longueur de 65 mètres pour une largeur de 14 mètres, il est capable d'accueillir quinze membres d'équipage. Avec un tirant d'eau de quatre mètres, il peut aussi accoster sur tous les ports de commerce. Le navire sera également équipé d'une cellule scientifique de 45 mètres carrés, pour permettre de mener des expériences en pleine mer.

Un héliport est également placé à l'arrière du navire, en cas d'intervention. Enfin, il sera capable de s'alimenter en créant son propre hydrogène bas carbone.

Le bateau sera équipé de six éoliennes et de 700 mètres carrés de panneaux photovoltaïques et est donc totalement autonome en énergie. Un projet très ambitieux. "Nous voulons que notre bateau reste le moins de temps possible à quai, précise Ludovic Amouroux. D'autant plus qu'il est conçu pour être silencieux, donc aucun risque de perturber la faune sous-marine. La majeure partie du temps, il sera prévu de rester sur notre propulsion électrique à faible allure pour effectuer la majorité de nos tâches. En cas d'assistance aux autres bateaux, nous



Avec ses six éoliennes et ses 700 mètres carrés de panneaux photovoltaïques, ce navire à la pointe de la technologie sera entièrement autonome en énergie.
/ PHOTO CADNET SINF ST NANTES

pourrons nous servir de notre propulsion diesel pour agir rapidement, mais cela ne représentera qu'environ 1% du temps d'exploitation du navire. Son but premier est d'effectuer toutes sortes de missions de recyclage des eaux usées et de production d'eau douce. L'objectif est de rendre notre bateau indispensable et efficace."

Soutenu entre autres par l'Adec, le projet vient de franchir une nouvelle étape capitale avec la révélation des premiers visuels, réalisés par le cabinet Ship ST, situé à Nantes, et commence à faire parler de lui. Il vient même de remporter le concours régional Triumph Energies, dans la catégorie "coup de pouce", décerné par l'Agence amé-

nagement urbanisme et énergie de la Corse et sera présenté à Marseille au salon Seannovation Euro Maritime, le 4 février 2020.

À la recherche des partenaires

Mais il reste encore du temps avant de pouvoir apercevoir ce navire voguer sur les eaux de la Méditerranée.

Pour l'heure, Nicolas, Julien et Ludovic sont en attente de partenaire, car une deuxième étude serait nécessaire avant de pouvoir démarcher les constructeurs navals. Coût global de cette seconde étude : 120 000 euros, mais l'investissement le vaut largement. "On parle

d'un navire futuriste, pouvant à la fois récupérer les hydrocarbures en mer, les recycler et les réutiliser, le tout sans revenir à quai une seule fois. Un bateau qui possède un réservoir de 17 000 mètres cubes pour le traitement des eaux grises et leurs transformations en eau technique et qui est capable de produire près de 113 000 mètres cubes d'eau douce par an. Un navire auto alimenté qui ne demande quasiment aucune ressource en énergie fossile. C'est une révolution", martèle Julien Torre.

Après la seconde étude, plusieurs années seront encore nécessaires avant la sortie en mer du navire, quatre à cinq ans dans le meilleur des cas.

PIERRE-PHILIPPE LECOEUR