

La Frégate, un chalutier hybride pour une pêche durable

TRANSPORT



Baptiste Roux Dit Riche / Cleantech Republic | 27/01/2014, 12:10 - 568 mots

L'association « France Pêche Durable et Responsable » exploite, depuis avril 2013, un chalutier équipé d'un moteur électrique. Objectif : proposer un nouveau concept de navire innovant, économe et durable.

Alors que la notion de « pêche durable » se limitait principalement jusqu'ici au très technique débat sur les quotas de pêche, le projet européen

Fish2Eco-Energy

(<http://www.francepechedurable.eu/fish2ecenergy/>) entend pousser la réflexion plus loin. Une démarche qui s'est concrétisée au printemps par la mise à l'eau de « La Frégate », un navire-démonstrateur de 22m50 équipé d'un moteur électrique. Initialement construit en 2005, ce chalutier a été remodelé pendant quatre mois, à partir de novembre 2012, pour accueillir cette motorisation inédite en France.

« Dans un premier temps nous avons affronté un certain scepticisme dans le monde maritime » explique Jacques Bigot, Président de l'association

France Pêche Durable et Responsable

(<http://www.francepechedurable.eu/>) . *Maintenant que le bateau est en mer, les marins attendent les résultats de l'expérience* ». Ou plutôt les différents résultats. Pour l'instant équipé d'un moteur électrique alimenté par du gasoil, le chalutier verra en effet sa motorisation évoluer au fil de l'expérimentation. Dès mars 2014, du gaz naturel devrait ainsi remplacer une partie du gasoil (jusqu'à 75%) dans le mix énergétique du bateau. Sachant que le but ultime de FPDR est d'utiliser l'hydrogène comme unique carburant de sa Frégate. Un objectif qui reste néanmoins conditionné à l'obtention d'une homologation aujourd'hui inaccessible pour les navires de pêche.

Réduire les émissions, réduire les coûts

Sur le papier, l'association espère que son chalutier atteindra une baisse de 80% de ses émissions de CO2 et de 35 à 40% de ses coûts de carburant

par rapport à un navire classique. Un fol espoir pour un secteur pressurisé par les cours du pétrole. « Avec un moteur traditionnel, un chalutier consomme en moyenne 11 tonnes de gasoil par semaine. Cela qui représente 7 000 à 9 000 euros, soit 40 à 45% du chiffre d'affaires des marins. Pour pouvoir survivre, la charge au niveau du carburant ne devrait pas dépasser 20 à 25% du chiffre d'affaires . » Dans sa version actuelle (électrique-gasoil), la « Frégate » réaliserait déjà une économie de carburant comprise entre 18% et 22% par rapport à sa consommation moyenne d'avant transformation.

En parallèle du travail sur la motorisation de son chalutier, l'association France Pêche Durable et Responsable travaille également sur la mise en place de nouvelles techniques de pêche. « Avec l' Ifremer (<http://www.ifremer.fr/>) , nous expérimentons l'usage d'une nasse à poissons précise Jacques Bigot. Il s'agit d'un piège qu'on pose sur le fond de la mer. La nasse permet une meilleure sélection des poissons, donne accès à de nouvelles zones de pêche et limite la consommation de carburant car il n'est pas nécessaire de faire avancer le navire en période de pêche ». Une technique déjà éprouvée dans les pays nordiques, notamment pour la pêche dans les fjords. Tout comme la motorisation électrique, l'enjeu pour France Pêche Durable et Responsable est désormais de convaincre de la répliquabilité de cette solution à d'autres navires français. Réponse dans un an, à l'issue de l'expérimentation.

Fish2Eco-Energy en bref

- **Début du projet** : novembre 2012
- **Essais en mer** : depuis avril 2013
- **Essais pour l'apport de gaz naturel** : mars 2014
- **Fin du projet** : début 2015
- **Financement** : 3,7 millions d'euros dont 1,5 millions d'euros pour la motorisation et la transformation et 2,2 millions pour tester les techniques de pêche
- **Partenaires** : Europe, de l'Etat, de la région, du département du Pas-de-Calais et de Mécènes privés.
- **Propriétaire du navire** : armement coopératif Accanor



(<http://www.cleantechrepublic.com>)