



En mer, le « Clémentine » atteint une vitesse de croisière de 50 nœuds Photo F. Boyadjian

Le catamaran prend son envol

À **La Rochelle**, la société A2V a développé un nouveau concept de catamaran de transport rapide à faible consommation

Texte : **Anne-Lise Durif**

La silhouette détonne au milieu des bateaux du port des Minimes. Impossible de la rater avec son design à mi-chemin entre une soucoupe volante marine et la limule, un animal marin à carapace aux origines préhistoriques. Pourtant, ses quatre concepteurs n'avaient pas spécialement envisagé un design aussi futuriste au départ. « En fait, c'est surtout la fonction du bateau qui lui a donné cet aspect », explique Lionel Huetz, le directeur d'Advanced Aerodynamic Vessels

(A2V). Pour les trois associés du chantier rochelais (1), il s'agissait surtout de créer un bateau de transport marchand de petite ou moyenne envergure, plus rapide et plus économe en énergie que la moyenne. Pour y parvenir, ses ingénieurs ont planché sur un concept reprenant le principe de la portance aérodynamique, c'est-à-dire le même fonctionnement qu'une aile d'avion : c'est l'écoulement de l'air passant au-dessus et en dessous de l'aile qui crée une portance. D'où la forme arrondie du bateau,

qui n'est autre qu'une aile recourbée sur les côtés, et le vide entre ses deux coques, qui lui confère les caractéristiques du catamaran. Ce design aérodynamique lui permet d'être ainsi plus léger et donc plus rapide sur l'eau. Plus il prend de la vitesse, moins il s'enfonce dans l'eau et moins il consomme. « Bref, c'est un cercle vertueux », analyse Lionel Huetz. Pour contribuer encore à cet allègement, l'équipe d'A2V a repris notamment des matériaux utilisés dans la construction des bateaux de course : du composite de fibre de verre, de résine vinylester et de mousse PVC. Pour le reste, rien de nouveau : les moteurs sont les mêmes que sur les bateaux à moteur ordinaire, inboard (moteur installé à l'intérieur) ou hors-bord. « On ne voulait pas partir sur des équipements trop innovants difficiles à entretenir. Il faut que le client puisse remplacer la pièce facilement s'il est à l'autre bout du monde », explique Lionel Huetz.

I De La Rochelle au Gabon

Le prototype de 10,5 m créé en 2014 tient ses promesses. Sur l'eau, le « Lili » va deux fois plus vite qu'un bateau de transport standard de même taille et consomme deux fois moins. Dans la foulée, A2V signe pour la création d'un bateau plus grand : un 15,5 m propulsé par deux moteurs de 600 ch chacun couplés à des hydrojets.

Baptisé « Clémentine », ce véritable bateau-bus accueille 25 places disposées en trois rangées dans la partie frontale du bateau, face à la mer. Il doit partir prochainement au Gabon, où il servira à véhiculer des ouvriers du pétrole en milieu fluvial. Un autre bateau de 12 mètres (10 places) est en cours de fabrication à La Rochelle, pour convoier une clientèle de luxe sur le lac Léman. Une embarcation haut de gamme, avec moquette, cuir et tablettes intégrées, affichant une vitesse de croisière de 50 nœuds (95 km/h).

Et le concept continue de faire des émules. Le président de la Communauté d'agglomération Royan Atlantique (Cara), Jean-Pierre Tallieu, s'est notamment pris à rêver d'une liaison maritime entre Royan et Bordeaux, qu'un bateau d'A2V de 40 places pourrait relier en une heure et demie à l'horizon 2020. Des discussions auraient lieu entre la Cara, la Ville de Bordeaux et la Région Nouvelle-Aquitaine, même si officiellement, côté Gironde, on affirme qu'il n'y aurait « aucun dossier en cours d'instruction pour le moment ». La Cara a tout de même voté fin 2017 un budget pour lancer une étude de faisabilité en 2018.

(1) Lionel Huetz (directeur), Matthieu Kerhuel (président), Gianluca Guelfi (ingénieur).

www.aavessels.com



Lionel Huetz a développé le concept d'A2V avec deux autres ingénieurs, Matthieu Kerhuel et Gianluca Guelfi Photo F. Boyadjian



Photo A2V



Construction, à La Rochelle, d'un nouveau bateau de 12 m pour le transport de passagers sur le lac Léman