Un bateau solaire innovant au chantier fluvial

Un coche d'eau solaire. bateau de tourisme électrique et auto nome, est en construc tion au chantier fluvial de Castelsarrasin. Sa conceptrice, Domini que Renouf, espère démontrer la rentabilité de ses bateaux pou rendre le tourisme fluvial plus écologique

e chantier fluvial de Castelsarrasin abrite un pro-∎jet innovant qui pourrait révolutionner le tourisme fluvial. « Notre coche d'eau solaire est un bateau électrique complètement autonome, alimenté par des panneaux photovoltaïques, destiné à la location sans permis. Un premier prototype navigue déjà sur le Lot. Nous construisons ici un modèle plus compact, qui puisse passer sous les ponts du canal du Midi, mais qui peut accueillir jusqu'à 12 personnes », explique Dominique Renouf, conceptrice du bateau et présidente de la SAS Bateaux pour la planète qui se trouve à Casseneuil dans le Lotet-Garonne. La construction, démarrée début avril, devrait se terminer fin mai. « La coque en aluminium Strongal, plus résistant que l'aluminium classique, a été transportée par camion depuis Tarare (69). La structure est ensuite construite en majeure partie par Patrick Guyot, le chef de chantier, menuisier et ébéniste, en collaboration avec des artisans locaux pour l'électricité ou la plomberie. Le premier bateau, nous l'avions construit en plein air, faute d'installations adaptées dans le Lot-et-Garonne. Celui-ci étant destiné à la navigation sur le canal, nous avons opté pour le chantier de



Dominique Renouf, conceptrice du coche d'eau solaire./ Pr

Castelsarrasin, le seul à avoir un hangar assez grand pour nous permettre de travailler à l'abri. Nous avons de plus été très bien accueillis ici », apprécie la dirigeante, qui projette de construire une flotte de six bateaux.

Des bateaux autonomes

Avec 3 000 bateaux de location habitables sur les 8 500 km de voies navigables en France, renouvelés à 10 % tous les ans, elle croit au potentiel de ses bateaux autonomes. Mais chacun coûte 120 000 €. « La propulsion électrique et les panneaux solaires entraînent un surcoût par rapport à une motorisation diesel classique, d'environ 20 %. Mais les coûts d'exploitation sont 48 fois moindres, grâce aux économies de carburant et de branchement électrique au quai.

Les financements sont difficiles

à obtenir, mais VNF (Voies navigables de France) nous a octroyé la première subvention PAMI (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation) délivrée à des bateaux de tourisme. Jusqu'à présent, elle était réservée aux péniches commerciales », se réjouit Dominique Renouf. Le temps que le coche fluvial électrique sorte du chantier de Castelsarrasin, elle peut d'ores et déjà se reposer sur l'expérience du premier prototype qui navigue sur le Lot. « Les clients sont satisfaits. Le bateau est simple mais fonctionnel, les moteurs électriques sont plus agiles que les moteurs thermiques, le bateau a moins d'inertie. Il est silencieux, il n'y a pas d'odeurs de moteur à bord. Un client de Chambéry, pilote de montgolfière et navigateur aux Antilles, m'a avoué avoir réalisé un rêve, le calme du vol sans les

vagues de la navigation. Il est accessible aux personnes à mobilité réduite car nous l'avons conçu sur un seul niveau. Les clients intègrent vite les contraintes des panneaux solaires : naviguer au moins 4 à 5 h par jour mais pas de nuit ou par temps de pluie. Depuis le début, nous n'avons jamais eu besoin de le brancher à une borne à quai pour recharger notre prototype. Il est vraiment 100 % autonome! Avec sa coque alu inoxydable, il est aussi 100 % recyclable », se réjouit Dominique Renouf. La saison touristique sur le canal ne dure que quelques mois, d'avril à octobre. Mais pour l'hiver, Dominique Renouf a déjà des idées pour exploiter sa future flotte. « Regroupés, nos bateaux peuvent continuer à produire de l'électricité qui peut être réinjectée dans les réseaux », précise-t-elle.

Dominique Renouf : « 11 ans pour faire aboutir le projet »

Dominique Renouf est la présidente de la SAS Bateaux pour la planète basée. Son ambition est d'imposer la motorisation électrique sur le Canal du Midi. Elle revient sur le long cheminement qui l'a amenée à ce projet.

Comment êtes-vous entrée dans le milieu du nautisme fluvial?

J'étais tout d'abord infirmière en psychiatrie. D'abord à Paris, d'où je suis originaire, puis dans le Lot-et-Garonne pour suivre mon mari. Mais trois ans plus tard, j'étais en core « la Parisienne ». Alors je suis partie en Suisse, puis revenue à Paris. Ces expériences m'ont fait comprendre que les gens étaient surtout malades d'un manque de communication. J'ai donc créé un club de loisirs pour personnes seules. N'ayant pas de local, une amie m'a suggéré de me baser sur un bateau. Au cours des petites croisières que j'organisais, je voyais les gens changer, et moi je me sentais bien. Peut-être un héritage de mes origines mi-normandes mi-bretonnes... Alors j'ai passé le permis fluvial et j'ai organisé une première vraie croisière pour célibataires sur le canal nivernais Les gens se sont éclatés. Arrivés à Auxerre, nous avons vu une péni-



che à vendre. Tout le monde était motivé pour l'acheter. Une dame a immédiatement sorti son chéquier et m'a donné les 20 000€ nécessaires pour bloquer la vente. l'aventure était lancée

Comment passe-t-on des croisières pour gens seuls au tourisme écologique ?

Il y a eu beaucoup d'étapes! Nous avons remonté cette péniche d'Auxerre à Saint-Germain-en-Laye. Nous avons stabilisé l'association et nous organisions de nombreuses activités, des soirées des moments de rencontre. C'était en 1987, et les autorités ont cru à des parties fines. J'ai été expulsée

des Yvelines sans même la visite d'un contrôleur. Je suis revenue à Paris, je ne savais plus quoi faire. Et comme une revanche, j'ai utilisé ma péniche pour une campagne info-Sida. À l'époque, c'était un sujet encore sensible, j'ai pu mesurer l'impact énorme d'une péniche au cœur de la ville. J'ai reçu des journalistes, les radios, les télés... Une fois la campagne terminée, j'ai créé le premier bateau théâtre sur la Seine, quai Malaquais, dans le VIe arrondissement.

Ce fut un réel succès, j'ai même accueilli une soirée de présentation de la saison culturelle. Mais les charges s'accumulant, j'ai quitté Paris de nouveau, le suis allée à la Ferté-sous-Jouarre (Seine-et-Marne), j'ai créé un bateau cinéma qui était également un CAT (centre d'aide par le travail) artistique. De nouveaux déboires administratifs m'ont forcé à descendre à Montpellier passer un diplôme d'aptitude à la direction d'établissement d'intervention sociale. Un mal pour un bien qui m'a rapproché du canal du Midi. C'est à partir de là qu'a commencé à germer le projet de coche d'eau solaire, en

2008. Comment a grandi le projet ? En 2009, j'ai perdu mon fils Kévin, qui était un grand soutien. Sans lui, j'ai préféré quitter le canal du Midi. Je suis allé sur le Lot. J'ai créé l'association EcoLot 47 pour soutenir le projet, puis la SAS Bateaux pour la planète en 2018. Le premier prototype navigue sur le Lot depuis 2019. Ça a pris onze ans C'est difficile d'innover en France, mais je crois que si un projet correspond à un besoin, il faut tout faire pour qu'il aboutisse. La plupart du temps, ceux qui ont des idées les abandonnent si elles n'aboutissent pas en deux ou trois ans, par découragement ou par pression de l'entourage. J'ai eu la chance aussi d'arriver au moment d'une prise de conscience écologi-

Quels sont vos projets de dé veloppement?

Il me faudrait 1,50 million d'euros pour créer deux flottes, une sur le canal une sur le Lot. Une fois la rentabilité du projet démontrée, je pourrai ensuite construire m propres bases de production et d'entretien. Un décret de 2018 per met aux collectivités d'investir sans appel d'offres dans des projets innovants de moins de 100 000 €. Alors j'ai créé aussi une navette à 99 000 € que j'ai proposée à 40 communes du canal.