



En Bretagne, cette vedette de la Société nationale de sauvetage en mer carbure au bio : une première

C'est une première au niveau national. Des tests de biocarburant sont en cours sur la vedette de la Société nationale de sauvetage en mer Penn Sardin, à Douarnenez (Finistère). Les résultats sont positifs.



Patrick Gloaguen, un des patrons de la SNSM de Douarnenez, lors d'une navigation-test du biocarburant en compagnie des techniciens chargés du projet. | DR

« Y a-t-il des solutions pour décarboner le monde maritime ? » C'est la question que s'est posée, il y a deux ans, Jean-Loup Thivet, directeur général d'[Ysblue](#), société douarneniste leader dans la distribution du carburant marin en France et détenue à 51 % par le groupe TotalEnergies. Pour avoir sa réponse, le chef d'entreprise a frappé à la porte de OneTech, segment du géant français, qui regroupe des ingénieurs et scientifiques dédiés à la décarbonation à l'échelle mondiale.

L'idée ? Tester un biocarburant deuxième génération issu de déchets non-alimentaires sur un bateau hors-pêche. Jean-Loup Thivet, membre de la SNSM de Douarnenez (Finistère), propose alors le nom de la [Penn Sardin, vedette de la station locale](#). « Elle correspondait bien au projet, qui a été validé à l'échelle nationale par la SNSM, poursuit le dirigeant d'entreprise. C'est une première pour TotalEnergies et la Société nationale de sauvetage en mer. » Une dérogation administrative est accordée pour ce test, car, hormis le HVO, fabriqué à base d'huile végétale hydrogénée, les biocarburants ne sont pas encore autorisés en France pour la navigation en raison d'un risque bactérien.

Une réussite

Penn Sardin est alors équipée de quinze capteurs qui relèveront les données de consommation, d'émission de particules et de pression. Les tests commencent en août 2023 : « La vedette compte deux moteurs. L'un fonctionne à 100 % à l'énergie fossile, l'autre avec 30 % de biocarburant. En avril dernier, on est passé à 50 % sur ce second moteur, détaille Cyrille Callu, ingénieur recherche et développement de OneTech. Aucune transformation de moteur n'est nécessaire. C'est un sacré atout. »



Les deux moteurs de la vedette "Penn Sardin". L'un fonctionne partiellement avec du biocarburant, l'autre uniquement au carburant fossile. | DR

Aujourd'hui, après des mois d'interventions de sauvetage en mer, le bilan est positif :
« **Aucun problème opérationnel ; les émissions de particules sont en baisse jusqu'à 50 % ; aucune surconsommation par rapport au carburant 100 % fossile ; la stabilité du produit est très bonne, il ne se dégrade pas...** », se félicite Jean-Loup Thivet.

De nouvelles perspectives

Quant au coût du litre de ce biocarburant, il reste, pour l'instant, tributaire de la fluctuation du marché, à plus ou moins 20 % environ du prix au litre du carburant fossile. « **Plus la demande sera forte, plus le prix sera compétitif.** » En tenant compte, bien sûr, de la nécessaire modification légale pour l'utilisation maritime du biocarburant en 2025. Les tests vont se poursuivre jusqu'à la fin de l'année, avant un bilan des autorités nationales de la SNSM, début janvier, sur l'expérience douarneniste.



Mickaël Rolin, chargé de l'instrumentation des moteurs et des traitements de données chez OneTech ; Alix Bourdassol, technicienne chimiste OneTech ; Patrick Joncour, mécanicien à la SNSM de Douarnenez ; Cyrille Callu, ingénieur recherche et développement OneTech ; Barbara Heyberger, docteure en génie des procédés ; et Jean-Loup Thivet, directeur général d'Ysblue. | OUEST-FRANCE

Les résultats des tests effectués sur *Penn Sardin* ouvrent désormais de réelles perspectives pour ce biocarburant de deuxième génération. « **Notre objectif est désormais de valider un biocarburant produit à partir de ressources locales non-alimentaires, en Afrique, pour la flotte locale de TotalEnergie, avance Cyril Callu. À base de déchets de noix de coco non-consommables et de graines de coton. Cet exemple peut être transposable dans tous les pays possédant des ressources renouvelables, comme les algues, les graisses animales...** » Un optimisme partagé par Jean-Loup Thivet : « **Ce qu'on a fait à Douarnenez va servir. On est déjà très sollicité dans le domaine hors-pêche.** »

Pour la pêche, des tests au carburant HVO

Du HVO à hauteur de 30 %, mélangé à 70 % de carburant fossile. En 2025, deux chalutiers de Boulogne-sur-Mer testeront cette mixité, le HVO étant, actuellement, le seul biocarburant autorisé pour les pêcheries. « **On veut réduire de 20 % l'empreinte carbone**, dévoile Jean-Loup Thivet, qui sera coordinateur du projet. **On va s'appuyer sur l'expérience douarneniste.** » Bien que le HVO se présente comme un produit idéal sur le papier, sa petite quantité de production et son coût demeurent, pour l'instant, un handicap.