

À hydrogène ou tirés par une aile, les bateaux du futur s'exposent

Échange d'idées à Ouchy La première édition des Lausanne Nautical Innovation Days (LNID) a attiré des visiteurs inquiets pour le climat ou passionnés par l'architecture navale.

Philippe Maspoli

Les bateaux du futur se sont présentés comme un concentré de nouvelles technologies, samedi à Ouchy. Il était question d'hydrogène, de panneaux solaires, d'ailes de traction appelées kites ou de foils, ces dispositifs aquatiques qui font «voler» les navires.

Environ 400 à 500 visiteurs étaient réunis dans la matinée pour cette première édition des Lausanne Nautical Innovation Days (LNID). Parmi eux, Sacha Logoltha, venu de Chambéry, en France: «Je suis ingénieur spécialisé en architecture navale. Il y a ici des entreprises très innovantes et inspirantes.»

Au stand de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), une visiteuse s'inquiète de l'impact des bateaux sur l'environnement: «Je m'intéresse à toutes les nouveautés qui permettent de combattre le réchauffement climatique.» Un couple de touristes venus des États-Unis se balade alors que son séjour dans la région touche à sa fin. Un lien apparaît: «Je suis pompier et je suis confronté aux conséquences du réchauffement climatique. C'est super cool, ces innovations.»

Un ancien de l'équipe suisse Alinghi, victorieuse de la Coupe de l'America en 2003, rend visite aux concepteurs et pilotes du SP80. C'est une sorte de fusée aquatique assemblée en 2023 à Renens et tractée par une aile – un kite – de 40 kilos. Après deux ans de mise au point dans le sud de la France, cette embarcation



Le SP80, tracté par un kite, une aile de 40 kg, a comme objectif de naviguer à 80 nœuds (150 km/h) uniquement à la force du vent. Jean-Guy Python

va partir l'an prochain pour la Namibie, qui offre des conditions de vent optimales. Les concepteurs entendent battre le record du monde de vitesse à la voile, soit 65 nœuds (121 km/h, moyenne sur 500 m), et atteindre les 80 nœuds (150 km/h). Le SP80 était à l'origine un projet d'étudiants de l'EPFL qui peut avoir des applications concrètes puisque des «cargokites» voguent en mer.

Le cofondateur du SP80, Benoît Gaudiot, résume: «Nous sommes le vent.» En montrant

ses voisins, également issus de l'EPFL, il ajoute: «Eux, ils sont le soleil et l'hydrogène.» «Eux», c'est une association de 76 étudiants réunis à l'enseigne de Swiss Solar Boat. En 2021 et en 2022, elle s'est distinguée au Monaco Energy Boat Challenge, qui met en valeur les sources d'énergie renouvelables. Son président, Archibald Lecointre, présente le *Dahu*, un bateau solaire sur foils surnommé ainsi à cause de son asymétrie inspirée des barques polynésiennes. L'équipe travaille sur un nouveau projet qui em-

barquera un module à hydrogène afin de «naviguer plus longtemps et plus loin».

La CGN intéressée par l'hydrogène

La motorisation à l'hydrogène sans émission de CO₂, c'est du concret: la société espagnole Dhamma Blue présente un bateau prêt à naviguer. Et si vous ne savez pas où trouver de l'hydrogène, OptimalGo, à Chavannes-de-Bogis, propose de l'extraire vous-même de l'eau de pluie ou du lac à l'aide de

l'électricité produite par des panneaux solaires.

Cette énergie novatrice intéresse au plus haut point la CGN qui l'utilisera peut-être sur ses navires Belle Époque. Il n'est pas question de remplacer les historiques machines à vapeur qui entraînent les roues à aubes, mais de renoncer au mazout qui sert à chauffer les chaudières.

Un chaudron d'idées à Lausanne

Le président du chaudron bouillonnant d'idées que sont les LNID n'est autre qu'Esteban Garcia, le boss immobilier de Realsone mais aussi le patron de l'équipe de voile Realteam Spirit, qui a gagné le Bol d'Or 2025 sous la conduite du skipper Jérôme Clerc: «Nous voulons fédérer les énergies novatrices afin de bâtir la mobilité douce lacustre et maritime du futur. Nous y pensions depuis cinq ans, nous l'avons fait en cinq mois, avec l'appui de la Ville de Lausanne et de l'EPFL», affirme-t-il, non loin de son spectaculaire voilier.

Les meilleurs spécialistes doivent composer avec les difficultés techniques. Le Navixpress de la CGN a ainsi dû renoncer à une traversée Lausanne-Evian mue par l'électricité uniquement. Et la météo capricieuse a cloué les bateaux futuristes à terre. Mais Esteban Garcia songe déjà à l'édition 2026 qui sera marquée par le Lemman Challenge, une compétition de «bateaux durables» sur le trajet Lausanne-Evian aller et retour, soit une distance de 25 kilomètres.