

Le Mobicat, centrale solaire flottante

LAC DE BIENNE Grâce à de nouvelles installations techniques, le catamaran solaire de la SNLB peut redistribuer l'énergie qu'il ne consomme pas dans le réseau électrique d'ESB.

PAR DIDIER NIETO

La météo n'a pas joué de mauvais tour à la Société de navigation du lac de Biemme (SNLB). Le soleil brillait hier matin pour l'inauguration de la version modernisée du catamaran solaire Mobicat. Mise à l'eau pour la première fois en 2001, l'embarcation a subi depuis l'été passé une opération dite de «repowering»: ses panneaux photovoltaïques et ses batteries ont été remplacés par des modèles de dernières générations. Résultat: si le bateau ne vogue pas plus vite, il verra son autonomie doubler, passant de 7h à 14h.

Avec ses nouvelles capacités techniques, le catamaran produira aussi davantage d'électricité qu'il n'en a besoin pour se déplacer. Il ne consommera que 15% de l'énergie qu'il emmagasine. Les 85% restants seront reversés dans le réseau d'Energie Service Biemme (ESB). «Ce qui fait de Mobicat une centrale solaire sur l'eau», s'est réjoui devant les médias Thomas Mühlenthaler, directeur de la SNLB.

Production décentralisée

L'électricité produite par le bateau pourra alimenter l'équivalent de dix ménages. Une quantité modeste, a reconnu Heinz Bingeli, directeur d'ESB. «Mais chaque apport d'énergie renouvelable reste cependant significatif.» L'entreprise biennoise s'est associée naturellement à la SNLB pour le «repowering» du Mobicat. La production d'énergie par des installations de petite capacité – production dite «décentralisée» – est un enjeu capital de la



Mis à l'eau en 2001, le Mobicat a subi une opération de «repowering». Sa production d'électricité pourra alimenter l'équivalent de dix ménages. LDD

sortie du nucléaire. «Nous ne pouvons pas compenser l'apport des centrales nucléaires sans renforcer la production décentralisée d'énergie», souligne Heinz Bingeli.

La décentralisation est une tendance profonde du marché de l'électricité depuis que la technologie permet de produire, de stocker puis de redistribuer le courant fourni par des structures marginales. ESB produit déjà 50% de l'énergie qu'elle distribue à sa clientèle privée. Avec Mobicat, ESB étoffe encore son arsenal de petites centrales, qui compte par exemple la Tissot Arena et son toit re-

couvert de panneaux photovoltaïques ainsi que la centrale hydroélectrique valaisanne d'Argessa.

Pas de flotte électrique

Vanté aujourd'hui comme un modèle à suivre en vue de la transition énergétique – dicit Michael Frank, directeur de l'Association des entreprises électriques suisses (AES) –, le Mobicat a dû affronter une vague de défiance lors de sa conception il y a près de 20 ans. «Beaucoup partageaient du principe que l'énergie solaire resterait toujours plus chère que d'autres technologies de pro-

pulsion et qu'un bateau électrique ne serait jamais rentable», a rappelé le maire de Biemme Erich Fehr, qui préside également le Conseil d'administration de la SNLB. La construction du catamaran n'avait d'ailleurs obtenu le feu vert qu'à la condition qu'il puisse, au cas où, aussi être équipé de moteurs à combustion.

Si l'évolution du marché a fait taire les sceptiques, la SNLB n'envisage pas de généraliser la propulsion électrique sur sa flotte – contrairement aux Transports publics biennois (TPB), qui prévoient des bus 100% électriques à l'horizon

2030 (voir notre édition du 24 avril). «Les moteurs électriques ne sont pas suffisamment puissants. Les bateaux n'avanceraient pas assez vite pour respecter les horaires. C'est pour cela que le Mobicat navigue en dehors des courses habituelles», explique Erich Fehr, qui préside aussi le Conseil d'administration des TPB. «De plus, remplacer tous les moteurs diesel coûterait très cher.»

A noter toutefois que le MS 60, le nouveau bateau de la SNLB qui sera baptisé fin mai, vogue grâce à un moteur hybride diesel-électrique.