



Image de synthèse représentant le SeaBubble. Le bateau est perché sur deux « foils », des lames qui permettent de le sortir de l'eau. SEABUBBLE

Il a une bouille de navette spatiale, façon *Star Wars*, et survole les flots perchés sur deux lames blanches acérées qui glissent sur l'eau laissant un fin sillon. À l'intérieur soigné, quatre personnes peuvent s'asseoir en vis-à-vis. Derrière un large pare-brise, un conducteur est chargé de naviguer. Bienvenue dans un SeaBubble, qui pourrait à l'avenir coloniser les villes irriguées de fleuves et de nombreuses cités portuaires.

Après l'Hyperloop, ce train ultrarapide à sustentation, qui fait fantasmer le monde du transport et qui pourrait concurrencer le TGV, la « bulle de mer » fait rêver les édiles de tous bords pour décongestionner les centres urbains. Contrairement à l'Hyperloop, popularisé par le patron de Tesla, Elon Musk, il ne faudra pas attendre dix ans pour voir apparaître ce nouvel engin. Le SeaBubble doit voir le jour en 2017. « Parole d'aliens ! » « Dans le monde, on nous prend un peu pour des aliens, sous-titre Alain Thébault, l'initiateur du projet avec son partenaire et associé Anders Bringdal. Nous sommes des oiseaux du large. Et on revient à terre avec un projet de transport urbain silencieux, sans émission et moderne. » Bref, original, comme ses promoteurs.

Le SeaBubble, c'est leur bébé. Alain Thébault, pour ceux qui n'ont jamais vu ce visage buriné et ces yeux clairs, est une légende de la voile, ancien équipier d'Eric Tabarly, qui a battu le record de vitesse de bateau en 2009, à 51,36 nœuds (95,11 km/h), sur un hydroptère. Anders Bringdal est suédois, et tout aussi connu dans le monde de la glisse. Ce véliplan-chiste quadruple champion du monde et recordman du monde de vitesse sur planche à voile, avec une pointe à 51,45 nœuds (95,28 km/h) en 2012.

« Je travaille avec Anders depuis 2008. Et, comme il était le plus rapide, il était le plus légitime pour devenir le PDG de la start-up SeaBubble, dont on a déposé les statuts en janvier », plaisante, à moitié, Alain Thébault. Les deux quinquagénaires font aujourd'hui la tournée des investisseurs pour financer le développement, puis le déploiement de leur nouveau véhicule. Et ils sont confiants.

« On est partis d'un constat très simple : de San Francisco à Paris, en passant par Osaka ou Sydney, les berges de fleuves ou de lacs, quand elles accueillent des voies de circulation, sont embouteillées, alors que le fleuve est très peu utilisé », indique Alain Thébault.

Le pitch est rodé. Et les élus et autres investisseurs séduits. En Ile-de-France, Anne Hidalgo a souhaité, dans une lettre envoyée fin 2015, que « Paris soit la première capitale à tester les deux premiers prototypes » de ces bulles volantes électriques. Les départements limitrophes sont aussi venus aux renseignements.

La brigade fluviale de Paris s'est aussi intéressée au sujet, ce qui a engendré en juillet un couac politique entre Emmanuel Macron, l'ancien ministre de l'économie, séduit par la start-up, et Christian Eckert, le secré-

# SeaBubble, ovni d'eau douce

La start-up, lancée par le navigateur Alain Thébault, est en train de boucler une levée de fonds qui permettra de financer les premiers prototypes. Tout ce que compte le capitalisme français souhaite participer à l'aventure

taire d'Etat au budget, qui ne voulait pas en entendre parler.

Alain Thébault l'a encore en travers de la gorge. « M. Eckert ne m'a même pas téléphoné pour évoquer le sujet, peste-t-il. C'est quand même incroyable qu'un ministre qui utilise une vedette de 15 tonnes pour aller de Bercy à l'Assemblée et qui pollue la Seine ne se pose pas la question d'utiliser un moyen de transport propre. » Reste que le navigateur-entrepreneur n'a pas besoin du ministre du budget. Sur les quelque deux millions d'euros nécessaires pour finaliser le premier prototype, les deux « start-uppeurs » disposent déjà du quart de la somme. Lever le reste ne devrait pas être compliqué.

## SOUTIEN DE DASSAULT ET D'AIRBUS

Tout ce que compte le capitalisme français s'est déjà manifesté auprès de SeaBubble. Des constructeurs automobiles, des groupes d'énergie, des start-up de la mobilité, comme Uber, ou des milliardaires (Bernard Arnault, Vincent Bolloré...) ont regardé le projet. Et tous veulent être de l'aventure.

« Il y a deux ans, Parrot a lancé un drone hydrofoil, et Alain Thébault m'a contacté pour en discuter. Nous nous sommes retrouvés en bas de chez moi, où nous en avons parlé. Quand il m'a exposé le projet, je lui ai tout de suite conseillé de créer une start-up et que je l'accompagnerai en tant que premier investisseur », confie Henri Seydoux, le patron de Parrot, qui a apporté les premiers 100 000 euros du projet. Le fonds Partech Partners a suivi, tout comme la Banque publique d'investissement, à hauteur de 50 000 euros, et quelques investisseurs internationaux, mais pas l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). L'agence publique n'a pas été séduite. Qu'importe.

« Ce n'est tout de même pas tous les jours que l'on vous propose un nouveau mode de

**« CE N'EST PAS TOUS LES JOURS QUE L'ON VOUS PROPOSE D'INVESTIR DANS UN NOUVEAU MODE DE TRANSPORT URBAIN, TOTALEMENT EN RUPTURE AVEC L'EXISTANT »**

**PHILIPPE COLLOMBEL**  
associé du Fonds Partech

transport urbain, totalement en rupture avec l'existant », glisse Philippe Collombel, associé du fonds d'investissement Partech. Pour la gestion, Nicolas Baverez, avocat, essayiste et ami de longue date d'Alain Thébault (« c'est un grand régleur de grand-voile ! »), a rédigé les statuts. Philippe Camus, l'ancien patron d'EADS, également proche du marin, conseille la société. « Soutenir ce projet est un risque calculé. Alain et Anders ne sont pas des zozos sortis de nulle part. Le SeaBubble capitalise sur plus de vingt ans de travaux de recherche et un record du monde. Ils ont l'expertise et tout à fait légitimes », reprend Philippe Collombel.

La genèse de SeaBubble remonte au début des années 1990. A l'époque, Alain Thébault poursuit son rêve : voler sur l'eau. Bon matheux, le marin imagine avec Eric Tabarly l'hydroptère, un bateau à voiles installé sur des foils, sorte de lames. Cet oiseau des mers lui permettra de battre le record de vitesse. « Le SeaBubble fonctionne sur un phénomène physique connu depuis longtemps : la portance dynamique, grâce aux foils, ces lames, qui permettent de sortir l'embarcation de l'eau, relate son créateur. En soulevant la coque, la consommation d'énergie nécessaire pour faire avancer le bateau chute de 40 %. Nous avons donc pu opter pour un moteur électrique. »

Pour développer l'hydroptère, il a bénéficié d'un soutien important de Dassault et d'Airbus et de certains de leurs ingénieurs. Certains l'accompagnent toujours, près de trente ans après. « Pour tout dire, je ne croyais pas au SeaBubble, confie Philippe Perrier, ancien responsable technique du programme Rafale de Dassault, désormais en retraite. Aller vite avec des foils, c'est évident, mais à 18 km/h, la vitesse limite sur la Seine, je ne pensais pas cela possible. J'espérais d'ailleurs démontrer que l'on ne pouvait pas y arriver. Je n'ai pas réussi... » Et, depuis, le projet avance. Un pre-

mier test d'un bateau, à l'échelle 1/8<sup>e</sup>, a immédiatement fonctionné. Pour l'améliorer et le stabiliser, il a fallu tester 14 foils différents.

« Quand vous dites à Alain [Thébault] qu'un projet qui paraît fou est possible, sous condition, il oublie que vous avez posé ces conditions... », complète Boris Prat, 78 ans au compteur, qui a commencé sa carrière chez EADS (ex-Airbus) sur le projet Concorde et qui est toujours là, bon pied, bon œil.

« Pour mener SeaBubble, nous avons décidé de mixer trois générations, reprend Alain Thébault : les pépés, qui sont les plus expérimentés, Anders et moi, les quinquas, et la jeune génération. Nous venons ainsi de recruter trois jeunes ingénieurs sortis d'école. » Ce sont d'ailleurs les trois seuls salariés actuels, la quinzaine d'autres intervenants n'étant toujours pas rémunérés.

## MARQUES D'INTÉRÊT

Le prototype est en cours de développement près de Marseille. Ses composants sont produits par un sous-traitant d'Airbus hélicoptère. « Nous testerons le premier en janvier 2017, puis nous le présenterons au printemps », assure Alain Thébault, qui devrait également présenter son projet lors du Consumer electronic show de Las Vegas (le plus important salon consacré à l'électronique grand public), début janvier 2017, afin d'entamer une tournée auprès des investisseurs de la Silicon Valley.

A part les foils, tous les composants du SeaBubble sont des technologies existant sur étager, dont la batterie et le moteur électrique. Après les premiers prototypes, qui doivent être à la fois stables, sûrs et confortables, il faudra penser rapidement à l'industrialisation de l'engin, qui devrait revenir à un prix de 50 000 à 60 000 euros pièce, car la demande est d'ores et déjà forte.

Il ne passe pas un jour sans que la start-up ne reçoive des marques d'intérêt. « Australie, Amérique du Nord, Japon, mais aussi Suisse, je reçois des mails de partout pour tester et, bien sûr, obtenir ce moyen de transport, glisse Anders Bringdal. En France, quelques dizaines pourraient être déployées, aux Etats-Unis, ce sont plusieurs centaines ! »

Côté exploitation, les flottes de SeaBubble pourront être soit vendues à un gestionnaire des transports locaux, soit exploitées par des sociétés privées. « L'idée est de pouvoir commander sa bulle, pour traverser Paris, par exemple, en utilisant une application », projette Anders Bringdal. Des contacts ont déjà été pris avec Uber pour intégrer le SeaBubble dans son application.

De nombreux défis sont encore à relever. Outre le prototype, il faudra convaincre les utilisateurs d'opter pour ce nouveau moyen de transport, mais aussi respecter l'ensemble des réglementations. Le SeaBubble n'est pas encore à l'eau. « Alain Thébault a persévéré pendant vingt ans pour affirmer ses idées, et il a réussi, juge Henri Seydoux. Il est capable de mener ce challenge. » ■

PHILIPPE JACQUÉ