

e-nemo, le nouveau bateau électrique volant du fondateur de SeaBubbles

Attiré depuis l'enfance par l'envie de voler, Alain Thébault n'a cessé d'inventer des solutions pour y arriver. Après l'hydroptère, les SeaBubbles et The Jet, l'entrepreneur dévoile son dernier né : e-nemo. Ce petit bateau électrique qui "vole sur l'eau", destiné au loisir, sera commercialisé dès l'automne. Découverte avec son créateur.

Créateur insatiable mu par l'envie de voler, Alain Thébault parcourt les mers depuis plusieurs années déjà avec un rêve un peu fou : « *Effleurer l'eau, plutôt que la déplacer.* » Connu pour sa première invention, l'hydroptère, qui avait battu un record de vitesse en 2009, l'entrepreneur a depuis développé de nouvelles inventions : les premiers modèles de [SeaBubbles](#) et [The Jet](#), une idée plus récente misant sur l'hydrogène. Mais mener un projet à la fois ne lui suffit pas. Il vient de déposer le brevet de sa nouvelle invention : e-nemo.

E-nemo, un bateau dédié au loisir

« À la demande de mes deux garçons et dans l'optique de pouvoir voler sur l'eau pour le loisir, j'ai dessiné une sorte de Google Car ou de Fiat 500 qui vole », débute l'inventeur. Le projet, débuté sur une plage de Pampelonne (Var) fin juillet 2022, est un petit bateau électrique qui permet de faire naviguer et « voler » cinq personnes. À terme, une version à hydrogène sera proposée.

Dans un premier temps, e-nemo nécessitera un pilote qui naviguera grâce à deux joystick et un iPad ou un iPhone. Mais l'ambition finale est d'élaborer une version autonome que l'on pourra réserver sur son téléphone pour récupérer, quelques heures plus tard, le bateau à quai. Un projet encore en « réflexion », mené avec Frédéric Jacobs, CoreOS Security Team chez Apple et investisseur dans une startup d'Alain Thébault.

L'objectif est clair : développer une offre de bateau clé en main qui permettra aux familles ou à un groupe d'amis de profiter d'une balade en mer sans avoir des connaissances accrues en navigation, et ce, à un coût accessible. Contrairement à The Jet, qui affiche et assume un positionnement haut de gamme, e-nemo sera vendu au tarif de 290 000 euros hors taxe aux professionnels, qui pourront ensuite les louer à des particuliers.

Innovation et durabilité

La véritable innovation, qui fait l'objet d'un brevet tout juste déposé en Suisse, se situe sous la bateau. « Nous avons découvert que l'efficacité d'une aile dans l'eau ou dans l'air dépend de son allongement », explique Alain Thébault. Celle imaginée pour e-Nemo, qui dépasse des deux côtés du bateau, va s'aligner dans sa longueur grâce à un système de rotation avec translation, développe l'entrepreneur. Ce procédé permet ainsi à l'engin d'effleurer l'eau et d'engendrer un faible transfert d'eau sur son passage. « Nous avons breveté ce concept et équipé e-nemo de commande de vol électriques. Nous voulons protéger cette innovation et surtout freiner d'autres inventeurs qui sont nombreux à se positionner sur ce segment », assume Alain Thébault.

Autre atout mis en avant par son créateur : son caractère responsable. Pas de coque en composite au menu, mais un bateau conçu à base d'aluminium, de fibres de lin et de résines biosourcées. Sans être réalisé à partir de matériaux 100 % recyclés, Alain Thébault assure qu'e-nemo est recyclable à hauteur de 90 %.

Le projet, monté en quelques jours, réuni aujourd'hui une dizaine d'experts

bénévoles. Quid de son financement ? Alain Thébault, non salarié depuis deux ans, a décidé de vendre 10 % de son bureau d'étude Suisse Libryd SA – pour un montant avoisinant les 500 000 euros environ – afin de faire émerger ce projet. La commercialisation de ces bateaux débutera à l'automne pour une mise à l'eau entre la fin de l'année 2022 et le début de l'année 2023. D'ici là, une centaine de précommandes sont attendues.

The Jet, un projet mené en parallèle

e-nemo n'efface pas pour autant le projet The Jet. Après son premier essai avec les SeaBubbles, l'entrepreneur affirme avoir voulu « *repartir d'une feuille blanche en basculant vers l'hydrogène* » pour créer The Jet, son nouveau projet. En évoquant le concept avec Jean-Louis Etienne, celui-ci l'encourage à « *utiliser une pile à combustible et à hydrogène qu'il a lui-même utilisée pendant une de ses traversées* ».

L'entrepreneur, qui se qualifie de « *paysan de la tech* », souligne que sa réussite est due à ses équipes avant tout. Conscient de ses ambitions et de l'expertise technologique nécessaire à leur réussite, il n'hésite pas à s'entourer d'experts. Pour ce projet, il a fait appel au Dr Yorick Ligen, PhD spécialisé dans les sujets liés à l'hydrogène après s'être rendu à Sassenage (Isère) pour découvrir la fameuse pile à hydrogène évoquée par Jean-Louis Etienne. Autre profil de haute volée : celui de l'amiral Antoine de Roquefeuil, qui s'occupe des homologations. Un enjeu de taille pour pouvoir naviguer sur les fleuves, rivières et dans les mers du monde entier.

À lire aussi

[L'OceanTech, un domaine prometteur boudé par les investisseurs](#)

Pour monter ce projet, l'entrepreneur ne cache pas avoir tiré des enseignements de sa précédente startup. « *J'aime dessiner des icônes, je l'ai fait avec l'hydroptère et les SeaBubbles. Mais j'ai trop pensé au design des SeaBubbles et nous avons dû rentrer les batteries électriques au chausse-pied* », s'amuse-t-il. Pas question de réitérer l'erreur. Cette fois, les dessins ont été réalisés en partant de la place prise par les piles à combustible et les batteries tampons. Malgré cette contrainte, Alain Thébault ne déroge à son désir de vouloir faire d'e-nemo et The Jet, deux nouvelles icônes.

Un positionnement haut de gamme

Qualifié « d'aquatic Bentley » par son créateur, The Jet est clairement un produit haut de gamme. L'entrepreneur vise une clientèle aisée composée de particuliers et d'hôtels de luxe. Des discussions sont en cours avec plusieurs établissements en France mais aussi à Dubaï (Émirats arabes unis), en Suisse ou encore à Monaco. Alain Thébault assume cette vision soulignant le coût de toute cette R&D qui conduit à créer, dans un premier temps, des technologies qui coûtent cher, puis se démocratisent avec le temps.

Déjà bien avancé, le projet est développé par une dizaine d'ingénieurs et d'experts polytechniciens et requiert une augmentation de capital conséquente - 15 millions d'euros - pour passer à l'échelle. « *Il nous reste 6 mois de R&D et d'étude, puis 12 de construction et de pré-industrialisation* » pour aller jusqu'à l'industrialisation du modèle, estime Alain Thébault. The Jet pourrait donc faire ses premières traversées en 2024.

Le choix de la Suisse

Après la vente de la société SeaBubbles, Alain Thébault a décidé de poser ses valises en Suisse pour développer ses projets. S'il se dit très attaché à l'Hexagone et projette d'y créer une filiale, e-nemo industrie, il reconnaît aussi les lenteurs et lourdeurs administratives et un manque d'actions pour soutenir des innovations comme la sienne et les startups industrielles.

À l'époque de SeaBubbles, l'entrepreneur a eu des difficultés à obtenir les autorisations nécessaires pour tester et faire naviguer ses prototypes sur la Seine ou le lac d'Annecy. D'autres pays se montrent beaucoup moins frileux à accueillir ce type d'innovations sur leur territoire. Dubaï en joue, par exemple, pour accueillir de nouveaux projets réalisés ou non par ses ressortissants. Alain Thébault a rencontré le prince de cet émirat et plusieurs hauts fonctionnaires de la RTA portant le même message : notre porte est grande ouverte.

Plus proche de nous, la Suisse a également accepté que les essais du prototype d'e-nemo soient effectués sur le Léman dès cet hiver, une offre qui vaut également pour The Jet. Sans restreindre les certifications requises, l'entrepreneur regrette les freins qui l'ont empêché de mener ces essais en France. Reste à savoir si la filière hydrogène - au cœur du plan France 2030 et essentiel au développement de The Jet - connaîtra le même sort. De nombreux enjeux restent encore à relever pour développer les infrastructures, une véritable filière et soutenir financièrement les usages qui en découleront.

Article écrit par ANNE TAFFIN