

Un bateau de recherches sous-marines naît chez H2X

Commande du Drassm, le navire de 36 m prend forme dans l'atelier ciotaden

Il y a six mois, l'entreprise H2X des chantiers navals de La Ciotat, a répondu à un appel d'offres du ministère de la Culture, ou plus exactement de son Département de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), pour la construction d'un bateau de recherches sous-marines en Méditerranée, destiné à remplacer le vieil *Archéonaute*, en service depuis plus de 40 ans et aujourd'hui à la casse.

Face à quatre ou cinq concurrents, c'est l'entreprise de construction et *refit* (reconfiguration de bateaux) ciotadennaise qui a empoché le marché et s'emploie depuis déjà quelques semaines à faire sortir de ses ateliers l'*André-Malraux*, navi-

"Pour l'heure, le bureau d'études dépiote les plans."

re de 36 m conçu par le cabinet d'architectes Mauric. "Il s'agit d'un bateau assez simple techniquement", souligne Maurice Klein, directeur général d'H2X, mais nous allons mettre en œuvre, pour le réaliser, toutes les technologies qui font notre spécificité. Pour l'heure, le bureau d'études dépiote les plans de l'architecte pour les traduire en phases de production."

Les équipes sont actuellement en train de fabriquer le moule de la coque composite et ses multiples cloisons, découpées au millimètre près grâce au logiciel de commande numérique, et aux calculs savants des ingénieurs du bureau d'études: "Les plans d'architecture navale ne sont pas utilisables tels quels en production", commente Lionel Secco, le responsable du bureau. Nous devons effectuer un gros travail d'amélioration des



Les deux demi-coques de l'*André-Malraux* seront bientôt placées en atmosphère protégée sous un cocon de plastique translucide.

/ PHOTOS FR.G.

surfaces du navire pour que dans l'atelier, chaque élément construit s'imbrique parfaitement dans les autres."

De l'autre côté des parois vitrées du bureau d'études, c'est Christophe Duval, le chef de projet, qui supervise les différentes phases de production. L'homme vient à peine de quitter l'univers de luxe et de performance du *Blue Coast 95*, pour celui complètement différent d'un navire de travail en milieu extrêmes... Ce qui fait, confie-t-il, "toute la passion de ce métier!"

D'un côté de l'immense atelier, trônent les deux demi-coques de l'*André-Malraux*, véritable charpente marine de 36 mètres de long. Dans la salle composite, espace fermé dans lequel température et hygrométrie sont soigneusement régulées, une équipe de sous-trai-

tants hongrois recouvre de résine composite toutes les cloisons du navire.

"C'est un bateau qui, du fait de son utilisation future, est soumis à une réglementation très stricte", commente Christophe Duval, et toute la partie administrative est assez lourde. Le bureau Veritas, qui se charge de la certification, travaille à nos côtés et teste, régulièrement, des échantillons de matériaux à différents stades de la production. Dans quarante ans, l'*André-Malraux* sera toujours là!"

Dans quelques jours, l'atelier s'attaquera en parallèle à la construction de la superstructure - la partie du bateau qui se trouve au-dessus du pont, et comprend la timonerie -, qui sera ensuite assemblée à la coque. "Ce séquençage de la fabrication est l'une des spécificités d'H2X, qui nous permet d'être

compétitifs en terme de délais", note le chef de projet. Viendra ensuite la phase d'équipement du bateau: moteurs à propulsion électrique et système de giration par *Pump Jet* pour stabiliser le bateau en stationnaire... Et les nombreux essais à flots.

"Le chantier devrait arriver en phase de finalisation fin 2011", conclut Christophe Duval et cristallise pas mal d'enjeux à lui tout seul: pour l'entreprise, bien sûr, en terme d'emploi et de communication, car le navire sera une vraie vitrine à l'export, mais aussi pour l'avenir de l'archéologie sous-marine française, secteur de pointe qui souffrait, avec l'*Archéonaute* vieillissant, d'un manque cruel d'équipement adapté, que l'*André-Malraux* devrait avantagement combler.

Frédérique GROS

fgros@laprovence-presse.fr

Les missions de l'*André-Malraux*

L'État a confié au ministère de la Culture, par la biais du Drassm, le soin de gérer administrativement et scientifiquement l'ensemble des biens culturels maritimes de toutes les eaux territoriales françaises. L'*André-Malraux* sera donc prioritairement affecté à la réalisation de la carte archéologique sous-marine nationale, aux expertises des épaves de grands fonds ou à l'étude des sites les plus menacés.

Plusieurs "chantiers" dans les

grandes profondeurs pourraient ainsi attendre le navire pour ces prochaines décennies. Deux épaves du XVII^e siècle parfaitement conservées: *La Lune*, un vaisseau de ligne français de 48 canons, découverte par 100 mètres de fond dans les eaux toulonnaises et la *Dorothea*, naufragée le 24 avril 1693, et qui gît par 72 mètres, au cap de Nice, mais aussi des bateaux antiques découverts dans le Var et en Corse.

Fr.G.



Dans la "salle composite", les cloisons du bateau sont recouvertes de résine.