

3. [Le renouvellement de la flotte de la SNSM retardé](#)



< Le prototype du NSH1, construit pour la station SNSM de L'Herbaudière, s'avère plus lourd de 4 tonnes que le poids prévu initialement. (Photo : Loïc Fabrègues)

À la une | Le renouvellement de la flotte de la SNSM retardé

Publié le 10/03/2022 11:58 | Mis à jour le 11/03/2022 10:30

■ Le contrat de renouvellement de la flotte de la SNSM, [confié au chantier Couach](#), a pris du retard.

■ Emmanuel de Oliveira, le président de la Société nationale de sauvetage en mer, évalue ce délai « **entre 6 et 9 mois** » avant de pouvoir lancer les productions en série.

« **Le programme a connu des aléas techniques et d'homologation** », résume le président de la SNSM. Le problème d'homologation concerne la série des semi-rigides. Les trois modèles – les NSC2 de 8,70 mètres, NSC3 de 6,50 et NSC4 de 4,80 – ont tous été construits par Z-Nautic, le partenaire de Couach pour ces unités. Mises à l'eau et testées, elles attendent encore d'être livrées. « **Tous nos navires sont innovants et il est parfois difficile de faire rentrer cela dans la réglementation** », explique Emmanuel de Oliveira.

Le point le plus problématique est du côté technique. Le prototype du NSH1 [mis à l'eau en octobre](#) s'est avéré plus lourd que prévu. Il dépasse de 4 tonnes son poids de référence, fixé à 27 tonnes. Le navire hauturier de 17,40 mètres de long, le plus grand commandé par la SNSM, n'entre donc pas dans la tolérance de 10 % prévue dans le contrat. Or, la validation de cette tête de série est la condition sine qua non pour lancer la fabrication en série des autres

exemplaires. Pas question non plus d'avancer sur le NSH2, le second navire hauturier de 14,50 mètres dont la coque du premier exemplaire est prête, sans avoir tiré les enseignements sur le surpoids du NSH1.

Des solutions en place

Identifié selon la SNSM le 19 novembre, qui indique en avoir pris connaissance le 4 décembre, ce problème de poids fait l'objet depuis d'échanges réguliers avec le chantier. Ces réunions, dont la dernière a eu lieu le 1^{er} mars, ont permis d'avancer sur des solutions. **« On s'est fixé avec la SNSM trois axes de travail : le produit en lui-même, la technologie et le mode opératoire. On peut gagner du poids partout »**, indique Gilles Raveau, le directeur des opérations et des programmes chez Couach. Le chantier assure donc travailler tous azimuts pour alléger le bateau.

140

Le besoin total de la SNSM pour le renouvellement de sa flotte est de 140 navires.

Cadence

La cadence de production de Couach devra être d'un navire hauturier toutes les cinq semaines.

La SNSM a admis, de son côté, **« certaines redondances »** dans ses demandes comme pour le groupe électrogène fixe. **« Cela aurait été un troisième moteur dont l'usage aurait été limité. On a opté pour un groupe électrogène mobile »**, indique son président. Il se montre aussi prêt à certaines concessions, comme l'installation sur tous les navires d'un mât de radar rétractable avec un système hydraulique, mais fixe néanmoins ses limites. **« Ce surpoids n'est pas lié à un équipement. Le chantier a appliqué l'adage des marins comme quoi trop fort n'a jamais manqué. Beaucoup de pièces ont été surdimensionnées. »**

« Des défaillances sur le suivi »

La faute n'incombe pas, selon Emmanuel de Oliveira, au chantier en tant que constructeur. **« La qualité de la production en résine est remarquable. On a aussi été bluffé par les qualités manœuvrières du NSH1 »**, souligne-t-il. Il voit pour autant **« des défaillances sur le suivi du devis de masse et du contrôle qualité »** de Couach en tant que maître d'œuvre. **« Tout cela a été fait mais peut-être pas suffisamment »**, assume Gilles Raveau. L'objectif est désormais de livrer ce prototype du NSH1 à sa station de

L'Herbaudière début juin pour un mois d'essais et une validation espérée à la fin de celui-ci. Pour pallier le retard, la SNSM prévoit néanmoins une sécurisation de ses navires les plus vieux.

Quant à savoir qui portera le surcoût lié à ce surpoids, « **on n'en est pas là** », indique le président de la SNSM qui rappelle que « **le prix a été fixé** ». « **Si on a pris un engagement, on le tiendra** », assure, de son côté, Gilles Raveau. Le contrat passé entre la SNSM et Couach comprend une tranche ferme de 25 millions d'euros pour 35 navires à livrer dans les cinq ans et une tranche optionnelle du même montant pour le même nombre de navires sur la même durée. « **Il n'y a pas de raison de remettre en cause ce contrat** », indique Emmanuel de Oliveira.

Loïc FABRÈGUES

UPPM revue de presse