

# L'André-Malraux prend forme

La jonction des deux coques du futur navire du Drassm s'est déroulée dans les ateliers d'H2X

Un brin théâtralisé... L'entreprise des chantiers navals ciotadens H2X a présenté mardi matin l'état d'avancement du chantier de construction du navire André-Malraux, futur outil de travail du Département de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm).

Théâtralisé parce que le chantier vient de franchir une étape décisive de cette construction, avec la phase d'assemblage des deux demi-coques du bateau. L'événement était d'ailleurs baptisé "La grande jonction", délicate opération de collage qui a duré plusieurs jours et "s'est déroulée sans encombre", selon le directeur général d'H2X, Maurice Klein.

Théâtralisé aussi parce que comme l'a rappelé le directeur, "il y a un an, le chantier allait mal, il était même condamné dans la tête de beaucoup..." Sévèrement frappée par la crise, l'entreprise H2X s'est vue en effet dans l'obligation de mettre



En présence du préfet maritime de Méditerranée, le vice-amiral d'escadre Yves Tainguy, de représentants de la Marine nationale et d'entreprises partenaires, l'ambitieux projet de l'André-Malraux a été présenté et expliqué.

PHOTOS FR.G.

"Il y a un an, le chantier allait mal..."

MAURICE KLEIN

en place "un plan social douloureux". A travers cet événement de l'André-Malraux qui prend forme dans les ateliers de l'entreprise, c'était donc l'occasion pour ses dirigeants de présenter à ses partenaires et clients potentiels un chantier qui est "en train de se relever", animé selon les propos de Maurice Klein, par la volonté de "réunir technologie, art et passion".

La construction de l'André-Malraux, qui succédera, dès le printemps 2012, à l'Archéonaute qui a sillonné les mers pendant 40 ans pour assurer les missions du Drassm, a commencé à La Ciotat en août 2010, en collaboration avec le bureau Mauric, l'un des leaders français dans les domaines de

l'architecture et de l'ingénierie navales.

A lui seul, le navire concentre l'ensemble des savoir-faire développés par les équipes d'H2X depuis sa création (lire ci-dessous) : du travail du bois, qui a permis la fabrication des moules de la coque, au procédé de mise en œuvre du composite appelé "infusion one-shot", sans oublier le mode de construction modulaire, qui consiste à faire travailler des équipes sur des modules à l'extérieur du bateau, mis en place après, et permettant ainsi de faire travailler plusieurs corps de métier simultanément et de gagner un temps précieux...

"Aujourd'hui, les deux demi-coques sont assemblées, et

les plaques du pont principal sont posées, explique Sébastien Grall, pdg d'H2X. Puis de nouvelles cloisons seront mises en place, avant l'installation du pont supérieur. Par ailleurs, la timonerie a fait l'objet d'un module réalisé en parallèle, et pourra bientôt être assemblée."

Pour l'heure, les équipes d'H2X ont pris une petite semaine de retard sur le planning, "qu'on devrait être en mesure de rattraper" assure Maurice Klein, pour les premières mises à l'eau en octobre prochain, les essais en mer et "un baptême en janvier ou février", espère Sébastien Grall.

Au total, un chantier d'à peine 14 mois - sans compter les phases d'essais sur l'eau - pour

un bateau d'exception, fruit d'un travail en réseau avec des entreprises partenaires, telles que Moteurs Baudouin ou France Hélices pour le système de propulsion.

"Je me suis penché sur l'histoire de l'Archéonaute, confiait Michel L'hour, directeur du Drassm, et j'en ai appris qu'il faut savoir être opiniâtre et tenir une idée... L'André-Malraux, lui non plus, ne manque pas de passion, et si la passion est un gage d'avenir, on peut souhaiter longue vie à ce navire!"

Navires en "refit" et organisation des 1500 m<sup>2</sup> d'atelier, la Grande jonction était aussi l'occasion de découvrir le site de l'entreprise. **Frédérique GROS**

fgros@laprovence-presse.fr



Le résultat de "la Grande jonction" ou assemblage des demi-coques.

## H2X ou la diversité des savoir-faire

Des navires de travail à la plaisance, du bois aux matériaux composite, l'entreprise ciotadenne H2X joue la carte de la polyvalence

L'entreprise a été créée en octobre 1991 par Sébastien Grall à Marseille. Spécialisée dans la charpente de marine en bois, elle se développe dans un atelier de 70 m<sup>2</sup> sur le Vieux-Port, et construit son premier bateau en 1994, le Tiboulen. En 96, l'entreprise devient H2O Yachts et se tourne vers l'innovation, en associant bois et composite. Elle s'installe à La Ciotat en 2001, alors que peu d'entreprises encore ont fait le choix de ce site. C'est en 2004 que le groupe Ixcore entre au capital du chantier, et suite à la fusion avec l'une des entreprises du groupe, l'effectif fait un bond de 20 à 70 personnes. Selon son créateur, les maître-mots qui caractérisent H2X sont "l'intégration des savoir-faire, qui nous a permis au fil du temps de fabriquer des bateaux que tout le monde ne propose pas, souligne Sébastien Grall, l'innovation, l'intégration numérique, qui permet de construire le navire à l'écran, en intégrant toutes les contraintes et d'automatiser les phases de construction, et enfin la construction modulaire, qui génère d'importants gains de temps".



Sébastien Grall, Michel L'hour et Maurice Klein ont pris la parole

## Le navire en quelques chiffres

L'André-Malraux est le fruit d'une étude de 40 mois menée par le Drassm avec le cabinet d'études navales Mauric. Il mesure 36 m de long et 8,85 m de large avec un tirant d'eau de 2,90 m à pleine charge. Il est équipé d'une propulsion diesel-électrique et sa vitesse maximum est de 13 nœuds.

Le navire est doté d'un système de positionnement dynamique permettant une grande stabilité durant les opérations de recherche sous-marines.

L'André-Malraux sera livré fin 2011, pour une mise en service effective, après essais en mer, au printemps 2012.