

Les INFORMATIONS dieppoises

Journal du 13 octobre

Manche Industrie Marine : la relance

Deux coques et un remorqueur en construction

La coque couleur rouille étincelle. De l'autre côté, perché sur un échafaudage, un autre soudeur se prépare. Sur le site, le chariot élévateur amène le « ravitaillement ». A l'intérieur des ateliers, on commence à découper des tôles, à assembler. Ça ne bourdonne pas. Ça ne fourmille pas. Mais Manche Industrie Marine revit. Trois bateaux en commande en même temps, ça fait longtemps qu'on avait vécu un si heureux évènement.

Les traits tirés et les visages graves de l'hiver dernier ont laissé la place à des expressions plus harmonieuses. Il est vrai que la non-obtention de la fabrication des portes de l'écluse pour le sas du bassin de Paris n'était pas digérée. « On nous a lanterné, on nous a fait réviser notre copie à plusieurs reprises pour, finalement, ne pas nous passer la commande », se souvient encore avec une certaine amertume Antoine Fécamp. Ajoutez à cela le passage d'une partie du groupe Leroux et Lotz -dont est membre Manche industrie marine- chez GEC Alsthom, plus des licenciements devenus inéluctables...MIM était moribond et certains élus dieppois avaient même déjà enterré le chantier naval.

Mais Antoine Fécamp a continué à y croire. Et à se battre. Et il a gagné son pari. Pas tout seul naturellement. Mais MIM doit pour beaucoup son renouveau actuel à son PDG.

La coque spécialité dieppoise

« Un navire comme la *Thalassa*, c'est révolu », assure-t-il. Son responsable de site, Michel Ridet, opine. Lui aussi revit après une période aussi difficile. « Maintenant Dieppe est spécialisée dans les unités de trente mètres maximum », ajoute Antoine Fécamp. Enfin, une exception est toujours possible...

Et l'exception c'est la coque du bac de Duclair: 31 mètres. Car c'est MIM qui la fabriquera en sous-traitance pour le compte d'un chantier naval de Boulogne, SOCARENAM. Ce n'était pas gagné d'avance. Mais dans ce dossier, Edouard Leveau et Daniel Lefèvre, les deux conseillers généraux dieppois, ont joué un rôle décisif.

En effet, cette réalisation avait toutes les chances d'échapper à la Seine-Maritime car Manche industrie marine n'avait plus les capacités techniques et humaines pour mener totalement à bien une telle commande. Et les Ateliers et chantiers du Havre, en crise, n'avaient pas l'air intéressés plus que cela. On avait pourtant dans les coulisses envisagé un moment une association entre les ACH et MIM mais l'appel d'offres en a décidé autrement.

Après un premier essai jugé infructueux, un second appel d'offres fut lancé non plus en fonction du prix proposé mais de la qualité du travail. MIM avait des atouts, mais cet appel sur performance fut finalement remporté par un chantier de Boulogne donc.

Seulement, échaudés par l'affaire des portes de l'écluse fabriquées par Eiffel dans son chantier sur le Rhin près de Strasbourg, Daniel Lefèvre et Edouard Leveau plaidèrent pour que une partie du bac revienne quand même à Dieppe.

« Nous étions au niveau du prix compétitif avec les propositions de SOCARENAM pour la coque », précise Antoine Fécamp. « Sinon MIM ne l'aurait pas obtenue. Et nous en aurions souffert. Car, matériellement, cette commande représente 23.000 heures de travail. Et, psychologiquement, c'est important d'oeuvrer pour le Département ».

Graphiques épinglés sur le mur à l'appui, le PDG dessine cette coque en acier gris de 31 mètres de longueur, de 18, 50m de largeur qui va occuper trente cinq personnes pendant six mois: le remorquage jusqu'à Boulogne est prévu pour fin mars. Et le bac devrait traverser la Seine à Duclair vers la fin de 1999.

« Les tôles sont arrivées la semaine dernière et la première soudure a été effectuée vendredi », commente Michel Ridet. Au préalable il a fallu choisir entre plusieurs versions au niveau de la motorisation. Finalement la solution retenue porte sur deux

propulseurs. «C'est sage», commente Edouard Leveau, également armateur. *«Au niveau de l'entretien, le Département s'y retrouvera».*

Le bac pèsera 266 tonnes: 210 tonnes pour la partie dieppoise, plus 56 tonnes de superstructures. Il effectuera plusieurs fois par jour des parcours de quelques centaines de mètres seulement. Vu le trafic important sur la Seine, il doit être facile à manoeuvrer et pouvoir monter rapidement à 10 noeuds en charge. Histoire d'avoir une «soupape de sécurité» en cas de besoin, comme une voiture. Il sera exploité par le Port autonome de Rouen pour le compte du conseil général.

«Cette commande, conclut Antoine Fécamp, confirme notre vocation de fabricant de coques».

D. L.

[nos archives](#) [recherche](#) [accueil](#)