



## DOSSIER DE PRESSE

### Présentation du programme Nouvelle Flotte

*Une conduite de programme innovante  
Une gamme de navires standardisés couvrant les missions de sauvetage  
Un saut qualitatif par rapport aux navires actuels  
Un contrat global avec un maître d'œuvre unique*



© SNSM – COUACH – Barreau Neumann – Identité visuelle Ph.Starck

**PHOTOS ET VIDEOS DE LA NOUVELLE FLOTTE :** <https://www.snsm.org/presse>

Rubrique Médiathèque – Flotte & équipements – Nouvelle flotte

#### CONTACTS PRESSE

**SNSM :** Claire Berthelot | [claire.berthelot@snsm.org](mailto:claire.berthelot@snsm.org) | +33 (0)1 56 02 63 68

**COUACH :** Jacques Orjubin | [jorjubin@angie.fr](mailto:jorjubin@angie.fr) | +33 (0)6 80 91 73 97

**STARCK :** Héroïse Garro | [heloise@starcknetwork.eu](mailto:heloise@starcknetwork.eu) | +33 (0)1 48 07 54 53

#### L'Association des Sauveteurs en Mer – SNSM

Association Loi 1901 – reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970.

Siège social : 8 Cité d'Antin, 75009 Paris

[www.snsm.org](http://www.snsm.org)



# SOMMAIRE

---

<b>Introduction - Le programme et ses acteurs.....</b>	<b>3</b>
<b>I-Innovations dans la conduite du programme Nouvelle Flotte.....</b>	<b>4</b>
- Un nouveau concept de management en équipe de programme intégrée	
- Sécurité des sauveteurs et des personnes secourues	
- Un renforcement Qualité par rapport aux navires d'ancienne génération	
- Une flotte respectueuse de l'environnement	
- La prise en compte des facteurs humains	
- La contractualisation avec un maître d'œuvre d'ensemble dans le cadre d'une approche industrielle	
<b>II-Technologies et sauvetage.....</b>	<b>7</b>
- Une gamme de navires standardisés, personnalisables selon les zones d'intervention	
- Un système innovant de récupération des naufragés	
- Une architecture de navire « connecté » au service des opérations de sauvetage	
- L'ouverture à la mise en œuvre de moyens modernes de recherche ou de conduite	
<b>III-Les phasages du programme.....</b>	<b>9</b>
<b>IV-Les navires de sauvetage.....</b>	<b>10</b>
- Les principales missions des navires de sauvetage	
- La nouvelle gamme de navires	
- La nouvelle livrée STARCK	
<b>V-L'organisation industrielle.....</b>	<b>15</b>
- Le Chantier Naval Couch	
- Le département Recherche & Développement et Bureau d'Etudes	
- Management de Projet	
<b>Annexe 1 : La SNSM.....</b>	<b>18</b>
<b>Annexe 2 : La société Chantier Naval Couch.....</b>	<b>19</b>



## INTRODUCTION - LE PROGRAMME ET SES ACTEURS

---

Le programme « Nouvelle Flotte » de sauvetage de la SNSM franchit une étape importante avec la signature, le 17 octobre 2019, du contrat de conception et de réalisation de la gamme de navires avec le maître d'œuvre unique retenu, la Société Chantier Naval COUACH. C'est l'occasion pour la SNSM, maître d'ouvrage de ce programme, de présenter la nouvelle gamme de navires qui va venir renouveler les capacités de sauvetage mises en œuvre par l'association sur les côtes métropolitaines et celles d'outremer.

Le programme porte sur le besoin de renouveler près de 140 bateaux de la flotte SNSM sur une période de 10 ans pour un montant avoisinant les 100 millions d'€. Le contrat porte sur une première tranche ferme de l'ordre de 25 millions d'euros pour la fourniture de 35 bateaux sur cinq ans, puis sur une seconde tranche optionnelle du même montant, pour le même nombre de navires et également sur cinq ans.

Dans la mesure où les finances de la SNSM le permettraient, le contrat prévoit la mise à disposition de la SNSM d'une capacité industrielle de production lui permettant de satisfaire l'ensemble de ses besoins de renouvellement, à savoir 140 bateaux sur 10 ans.

La **SNSM** assure la maîtrise d'ouvrage du programme.

La Société **Chantier Naval Couach** assure la maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation de la gamme de navires et les prestations associées. Les principaux intervenants coopérants sont le **cabinet d'architecture navale Barreau-Neuman**, la société Z-Nautic et sa marque AKA pour les navires semi-rigides et Numeca, bureau d'étude CFD (simulation numérique mécanique des fluides).

Le **créateur Philippe Starck** a accepté de mettre gracieusement ses compétences au service de la SNSM en proposant et déclinant une nouvelle livrée pour cette gamme de navires.

The logo for Couach, featuring the brand name in a stylized, cursive script.The logo for STARCK, with the word "STARCK" in a bold, sans-serif font and a registered trademark symbol (®) to the right.

## I- LES INNOVATIONS DANS LA CONDUITE DU PROGRAMME

La conduite du programme « Nouvelle Flotte » a fait l'objet d'un ensemble d'innovations – managériales et techniques – tant en ce qui concerne l'expression des besoins, la conception générale des navires que leurs utilisations.

### Un nouveau concept de management en équipe de programme intégrée

La démarche mise en œuvre à toutes les étapes du programme Nouvelle Flotte de Sauvetage s'est voulue **transversale et participative**. Dans ce but et dès le début des travaux, fin 2014, un groupe de travail pluridisciplinaire (GT5) a été mis en place associant de nombreux sauveteurs issus des stations de sauvetage et des Centres de formation et d'Intervention (CFI), des participants des services et des directions de la SNSM (Formation, Technique, Achat, Inspection générale) mais aussi d'acteurs institutionnels du sauvetage comme la Direction des Affaires Maritimes.

Ce groupe a été la cheville ouvrière des réflexions menées sur l'optimisation et l'homogénéisation de la Flotte de sauvetage de la SNSM à travers une revue de ses missions, une analyse fine des interventions réalisées et de l'évolution de l'accidentologie selon les zones géographiques, ainsi qu'une revue du dispositif global.

En utilisant les outils de l'analyse fonctionnelle et de l'analyse de la valeur, ces travaux ont permis de mettre au point un Programme Fonctionnel pour la Nouvelle Flotte, basé sur une gamme simplifiée et cohérente de navires, et explicitant les exigences associées à chacun des modèles référents, tant hauturiers que côtiers.

Au bilan de la démarche, **l'ensemble des stations** ont été sollicitées dans le cadre d'une enquête de type « satisfaction utilisateurs », destinée à identifier les points d'amélioration des navires actuels en lien avec le retour d'expérience (RETEX).

Plus de 20 stations et CFI ont participé, directement et activement, aux travaux conduits par le GT5 et ses groupes d'approfondissement sur certaines thématiques dont « Facteurs humains », « Architecture électrique-électronique des navires », « Soutien technique et logistique ».

Les représentants de 6 stations (Goury, L'Aber Wrac'h, La Turballe, Lège Cap-Ferret, Le Lavandou, Les Saintes) ont été et sont membres permanents du GT5 lors des travaux conduits.

Ce même groupe transversal constituera le noyau dur de l'équipe de programme intégrée, mobilisée lors de la réalisation, avec le maître d'œuvre d'ensemble, des phases de conception détaillée et de production des navires de la Nouvelle Flotte.



*Réunion de travail du GT5*

## **Sécurité des sauveteurs et des personnes secourues**

La Nouvelle Flotte est conçue dans le souci permanent de garantir la sécurité des sauveteurs en mer et celle des personnes secourues, tout en assurant le respect des obligations réglementaires et de leurs évolutions, ainsi que la prise en compte des retours d'expériences sur la flotte actuelle.

La sécurité des sauveteurs et des personnes secourues recouvre un grand nombre d'aspects, dont :

- Tenue à la mer du navire dans de fortes conditions de mer et vent, protection et manœuvrabilité en approche de cailloux ou dans des endroits resserrés,
- Efficacité des dispositifs de sauvetage pour les différentes missions, et notamment lors de récupération de naufragés, de remorquage, d'hélicoptère, de transfert de matériels sur le navire secouru, de manœuvre portuaire à couple,
- Gestion des flux de circulation sur le pont, protection contre la chute à la mer, disponibilité des équipements de sécurité individuelle et collective,
- Sûreté de fonctionnement des installations, disponibilité des équipements critiques (dont propulsion, navigation, communications), gestion des situations dégradées et maintien de capacités en cas d'avaries.

## **Un renforcement Qualité par rapport aux navires d'ancienne génération**

En complément de leur respect des réglementations liées à leur sécurité, les navires seront conçus, construits, livrés avec plans de formation et de maintenance définis, et surveillés conformément aux règles et standards, internationalement reconnus, d'une société de classification agréée et reconnue par le Ministère français chargé de la Marine Marchande, le Bureau VERITAS.

La volonté de la SNSM a été de contractualiser avec un chantier industriel, appliquant des procédures qualité rigoureuses et transparentes, répondant à ses exigences en matière de maîtrise qualité, coûts et délais, mais aussi d'assurance qualité fournisseurs, de documentations, de gestion de configuration des navires, de suivi des risques d'obsolescences et de service après-vente.

En outre, pour chaque navire tête de série (pour chaque modèle référent de la gamme), sont prévus des essais technico-opérationnels des Navires d'une durée de 3 mois, à mener par la SNSM avant réception contractuelle. Ces essais permettront de qualifier chacun des modèles, en apportant des garanties sur leur adéquation aux exigences et à l'emploi opérationnel prévu, et ce avant le lancement de la fabrication série des navires.

## **Une flotte respectueuse de l'environnement**

La SNSM, soucieuse du respect de l'environnement et de la gestion des risques associés, s'est attachée à ce qu'une attention particulière soit portée aux aspects environnementaux.

Les navires sont conçus de façon à minimiser les impacts environnementaux tout au long du cycle de vie (et en particulier pour faciliter leur traitement en fin de vie) et à intégrer le souci d'économie énergétique sur leur durée d'utilisation.

Les navires et leurs équipements sont conformes aux prescriptions réglementaires relatives à la protection de l'environnement. Une cartographie des substances dangereuses, permettant la maîtrise des risques sera établie pour chacun des navires.



L'évolution des exigences réglementaires a en outre été anticipée, en particulier concernant les normes antipollution de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour certaines zones.

### **La prise en compte des facteurs humains**

La flotte est conçue dans un souci de prise en compte des facteurs humains pour :

- Optimiser les équipages (effectif, compétences requises pour l'exploitation, répartition et rôles des opérateurs), tout en prenant en compte l'évolution de la sociologie des sauveteurs et l'importance croissante de la formation,
- Assurer l'efficacité des interventions de sauvetage et de maintenance, tout en prenant en compte les risques liés à la fatigue de l'équipage, et à la sécurité.

Cette exigence, essentielle pour la SNSM, impacte notamment le design du navire, l'ergonomie de la passerelle et autres locaux, les aménagements et les interfaces entre activités et entre équipiers, l'organisation des manœuvres, les interfaces homme-machine, mais aussi la maintenabilité des installations.

### **La contractualisation avec un maître d'œuvre d'ensemble dans le cadre d'une approche industrielle**

A l'issue de ses travaux de spécification et faisabilité, la SNSM a décidé de modifier profondément sa stratégie d'acquisition et de recourir à un Maître d'œuvre d'ensemble unique (MOE), en vue d'assurer la cohérence de la gamme de Navires ainsi qu'aux importants besoins prévisionnels de renouvellement de sa Flotte dans les prochaines années.

La responsabilité du MOE unique couvre, pour tous les navires de la gamme, l'architecture navale, la conception, la réalisation, les essais et validations, la livraison, la formation, le soutien en vue du maintien en condition opérationnelle, cela dans le cadre d'une obligation de résultats.

Le choix d'un chantier, de niveau industriel, assure également à la SNSM une capacité et une flexibilité de production, adaptée à ses besoins, mais aussi à ses contraintes budgétaires, tout en lui offrant une visibilité sur une période de 10 ans, en termes de qualité, prix et délais.



## II- TECHNOLOGIES ET SAUVETAGE

---

Les éléments les plus remarquables des navires réalisés sont les suivants :

### Une gamme de navires standardisés, personnalisables selon les zones d'intervention

Pour répondre à la diversité des zones et conditions d'intervention et aux pratiques locales des sauveteurs, les navires de la Nouvelle Flotte prennent en compte, dès leur conception, la capacité d'intégration d'un certain nombre d'options.

Le spectre va d'options majeures (matériau de coque en composite ou aluminium, système de propulsion avec ligne d'arbre ou hydrojet) à des options d'installations ou de moyens opérationnels associés (dispositifs de transport et mise et l'eau, propulsion hybride) ou d'équipements complémentaires (groupe électrogène, caméra infrarouge, panneaux solaires, réalité augmentée...).

### Un système innovant de récupération des naufragés

L'ensemble des navires de la gamme du NSH1 au NSC1, est équipé d'un système de récupération avec une « écope » située à l'arrière du navire. Celui-ci présente de nombreux avantages, en particulier :

- Récupération rapide et sécurisée du naufragé en comparaison aux autres systèmes actuels.
- Sécurité des sauveteurs qui dans la mesure du possible restent dans le navire, harnachés.
- Plage de départ et retour de l'eau adaptée pour les ou plongeurs.
- Limitation de l'impact du roulis.
- Très bonne visibilité du barreur sur la zone de récupération depuis le poste extérieur.

Ce système d'écope permet d'assurer le transfert horizontal du naufragé (sur plan dur ou barquette) sur la vaste plage arrière, grâce à une double liberté de mouvement de la plate-forme : translation verticale et rotation, à assistance hydraulique.

En outre, afin de faciliter la mise en œuvre du système, un embrayage glissant est prévu de base sur ces navires pour limiter l'excès de puissance et faciliter toutes les manœuvres au ralenti. Des cuves anti-roulis (*Open Frahm Tanks*), ouvertes sur le tableau arrière, ont en outre été intégrées pour limiter encore davantage l'impact du roulis à basse vitesse ou à l'arrêt.

### Une architecture de navire « connecté » au service des opérations de sauvetage

Cette architecture permet aux sauveteurs de gérer au mieux l'information au sein des opérations de sauvetage grâce à un système de communication intégré permettant de faire transiter les services et données en VHF, en 4G, en MF/HF ou via satellite.

Le volume des échanges prévisibles, les services à forte valeur ajoutée offerts (données, images) en font de véritables navires « en réseau », effaçant en partie la frontière actuelle entre la terre et la mer. Ainsi seront facilités les échanges avec les CROSS (dont patterns de recherche) et avec les autres acteurs présents sur zone (communications, transmissions de données, traitement de l'information).



Des dispositifs de sécurité et d'anti-intrusion sont prévus afin d'aiguiller, filtrer et contrôler tous les flux numériques. Ce dispositif permettra également d'éviter les mises à jour intempestives des équipements, inconcevables en cours de mission de sauvetage.

### **L'ouverture à la mise en œuvre de moyens modernes de recherche ou de conduite**

La plateforme des navires hauturiers et du premier navire côtier de la gamme est adaptée à la mise en œuvre de drones aériens, en tant qu'aides pour les sauveteurs :

- Mission de recherche de naufragés : pour élargir le champ de vision via l'altitude au-dessus de l'eau, ou pour maîtriser l'approche d'une zone de navigation complexe (présence de débris, fond de crique etc...).
- Mission de transport : pour mise à disposition d'une bouée auto-gonflable de sauvetage auprès d'un naufragé à la mer à la mer, voire pour envoi d'une ligne de passage pour la remorque sur un navire échoué.



*Drone de sauvetage expérimenté à la station des Saintes.*

D'autres aides sont prévues tels que caméra thermique (pour recherche d'homme à la mer, mais aussi pour sécuriser certaines manœuvres de nuit), réalité augmentée à disposition du barreur (projection de données de pilotage sur le pare-brise de la timonerie), ...

En outre, un suivi moderne de certaines installations, notamment les moteurs, permettra de disposer rapidement, par flux numérique, de leurs données de fonctionnement, afin d'en faciliter leur maintenance prédictive.

### III- LES PHASAGES DU PROGRAMME

---

Pour tous les navires hauturiers et côtiers, la réalisation du programme comprend les principales phases suivantes :

- Conception, production et validation des navires Têtes de Série :
  - Phases Etudes détaillées : avec une très forte interactivité entre la SNSM, le Bureau d'études de Couach, le cabinet d'architecture navale Neuman-Barreau et les principaux fournisseurs.
  - Phase d'industrialisation.
  - Phase de production.
  - Phase de mise à l'eau et essais (dynamiques et statiques, règlementaires et contractuels)
  - Phase de formation des équipages et livraison du navire
- Essais technico-opérationnels sur une période de 3 mois, par un certain nombre de station SNSM et le Pôle de Formation de la SNSM.
- Réception de chaque navire Tête de série, jalon contractuel avant le lancement de la série de navires correspondante.

#### L'avancée en images

---

- **17 décembre 2020 : Démoulage de la coque du NSH1**



Crédit : Claude Weber

- **25 août 2021 : Tests de retournement du NSH1**



Crédit : COUACH CNC - Architectes : Barreau-Neumann - Identité visuelle : Philippe Starck – SNSM

## IV- LES NAVIRES DE SAUVETAGE

---

### Les principales missions des navires de sauvetage

Les navires de sauvetage de la SNSM mis à la disposition des sauveteurs, permettent la réalisation efficace et sécurisée de différentes missions, en conformité avec la vocation et les statuts de la SNSM :

- La recherche et le sauvetage des personnes en mer.
- La mise en sécurité des personnes, pouvant impliquer un concours technique au navire (déséchouement, voie d'eau, remorquage) permettant d'éviter le transbordement des personnes entre le navire secouru et le moyens SNSM.
- La patrouille maritime ou de surveillance avec répositionnement de moyens nautiques sur zone.

### La nouvelle gamme de navires

La Nouvelle Flotte est structurée autour de deux catégories de navires, permettant une couverture d'intervention de sauvetage « de la dune au large » :

- **Des Navires de Sauvetage Hauturiers (NSH)** tout d'abord, aptes à intervenir au large de façon performante et sûre par gros temps. Ils offriront des capacités permettant de répondre à l'ensemble des missions de sauvetage.
- **Des Navires de Sauvetage Côtiers (NSC)**, unités plus légères destinées à intervenir, de façon très réactive et à grande vitesse, de préférence dans la bande des dix nautiques.

Tous les navires doivent répondre à de fortes exigences de sécurité tant au niveau des opérations de sauvetage (récupération de naufragés, remorquage, accostage du navire secouru,..) que de la conduite du navire (tenue à la mer, manœuvrabilité, disponibilité des installations critiques,..). Les aspects ergonomie et facteurs humains ont aussi été un axe important : minimisation de la fatigue de l'équipage, pertinence des aménagements, facilité d'accès aux équipements pour leur entretien, etc.

La flotte de navires hauturiers s'articule autour de deux modèles :

- le **NSH1**, d'environ 17 mètres de long, adapté aux zones océaniques,
- le **NSH2**, de 14,5 mètres de long, pour des interventions dans toutes les zones nécessitant une grande flexibilité de manœuvre (cailloux, faible fonds, zones côtières,...) ou présentant des contraintes importantes d'accueil (port, abri) ou de mises en œuvre (zones de marnage).

La flotte de navires côtiers est, quant à elle, constituée de quatre modèles :

- Le **NSC1**, d'environ 12 mètres de long, sera le moyen principal d'une station à vocation côtière, capable d'atteindre une vitesse de 28 nœuds par temps maniable.
- Les semi-rigides ensuite, avec le **NSC2** d'environ 8,50 mètres à timonerie modulable, sont capables de missions jusqu'à douze nautiques au large. Pouvant intervenir seul ou en association avec un Navire de sauvetage hauturier (NSH), il est transportable par voie routière.
- Le **NSC3**, d'environ 6,4 mètres, est un moyen léger « projetable » par voie routière (remorque attelée à un véhicule 4x4), pouvant être mis à l'eau à partir d'une plage ou d'une zone peu aménagée d'accès à la mer.



- Le **NSC4**, en variantes pneumatique ou jet-ski, enfin, complète la gamme en tant que moyen de surveillance et d'intervention en zones de plages.

## La nouvelle livrée STARCK

---

Après avoir dessiné le bracelet d'alerte et de localisation en mer **DIAL**, **Philippe Starck** a accepté de mettre gracieusement ses compétences au service des Sauveteurs en Mer en proposant et déclinant une nouvelle livrée pour tous les navires de gamme. **Moderne, distinctive et intemporelle, cette nouvelle identité a pour but de rendre les navires de la SNSM plus visibles en mer, et de conforter une image forte et reconnaissable de l'association. Autre avantage important : les nouvelles couleurs permettront de réduire les charges d'entretien.**



© SNSM – COUACH – Barreau Neumann – Identité visuelle Ph.Starck

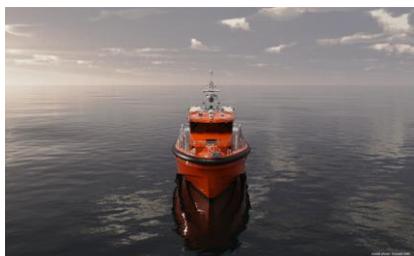
*Avec les couleurs actuelles, le gel-coat (la couche de protection utilisée sur la coque et la timonerie) est teinté dans la masse et doit être repeint tous les quatre à cinq ans. Pour les nouvelles couleurs, il faudra peindre le revêtement des coques et des timoneries ce qui permettra d'augmenter sa durée de vie entre deux peintures (huit à dix ans). **Gérard Rivoal, en charge du programme nouvelle flotte, des infrastructures et des innovations de la SNSM.***

*Grâce à la SNSM, j'ai l'honneur d'être utile et de participer à sauver des vies – ce que le design permet rarement. J'ai refait pour eux une identité visuelle plus moderne, plus brillante, plus intelligente, pour provoquer vocations et donations. Les Sauveteurs en Mer sauvent des vies tous les jours et nous devons les soutenir, les féliciter, les applaudir et penser à eux tous les jours. **Philippe Starck.***

Validée lors de l'assemblée générale du 30 septembre 2020, cette nouvelle livrée concernera les futurs navires, mais aussi les bateaux de la flotte actuelle lorsque les stations de sauvetage en feront la demande, au moment des révisions.

## LES NAVIRES HAUTURIERS

### Le NSH1 : Navire de Sauvetage Hauturier de 1<sup>ère</sup> classe

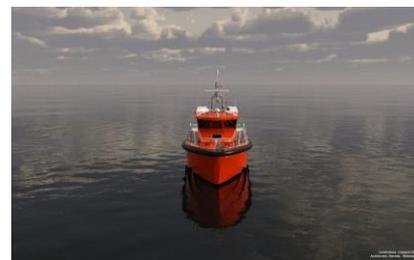


#### NSH1 – Caractéristiques principales :

Longueur hors tout .....17.05 m  
Largeur hors tout .....5.25 m  
Tirant d'eau au DCC\* .....0.75m / 1.10 m  
Tirant d'air au DCC\* .....4.15 / 6.95 m  
Motorisation .....2 x 700CV / 2200RPM  
Vitesse max au DCC\* ..... 27 nds  
Vitesse mer 4 ..... 25 nds  
Equipage.....6 personnes  
Naufragés.....5 à 8 / 60 excep



### Le NSH2 : Navire de Sauvetage Hauturier de 2<sup>nde</sup> classe



#### NSH2 – Caractéristiques principales :

Longueur hors tout .....14.50 m  
Largeur hors tout .....4.98 m  
Tirant d'eau au DCC\* .....0.75m / 1.10 m  
Tirant d'air au DCC\* .....4.10 / 6.90 m  
Motorisation .....2 x 700CV / 2200RPM  
Vitesse max au DCC\* ..... 28 nds  
Vitesse mer 4 ..... 22 nds  
Equipage .....5 personnes  
Naufragés.....6/ 45 excep



## LES NAVIRES CÔTIERS

### Le NSC1 : Navire de Sauvetage Côtier de 1<sup>ère</sup> classe



#### NSC1 – Caractéristiques principales :

Longueur hors tout .....	11.75 m
Largeur hors tout .....	3.95 m
Tirant d'eau au DCC* .....	0.70m / 1.0 m
Tirant d'air au DCC* .....	3.70 / 6.60 m
Motorisation .....	2 x 400CV / 2800RPM
Vitesse max au DCC* .....	28 nds
Vitesse mer 4 .....	20 nds
Equipage.....	4 personnes
Nafragés.....	4 à 5/ 20 excep



Crédit photo : Couach CNC  
Architectes : Barreau - Neumann

NSH1 – NSH2 – NSC1

## Le NSC2 : Navire de Sauvetage Côtier de 2<sup>nd</sup>e classe

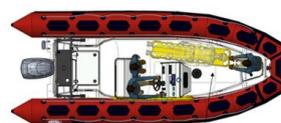


### NSC2 – Caractéristiques principales :

Longueur hors tout .....8.70 m  
 Largeur hors tout .....2.55 / 3.17 m  
 Tirant d'eau au DCC\* .....0.40m / 0.6 m  
 Tirant d'air au DCC\* .....1.45 / 4.50 m  
 Motorisation .....2 x 200 HP (ou 150 HP)  
 Vitesse max au DCC\* ..... 35 nds  
 Vitesse mer 4 ..... 25 nds  
 Equipage .....3 personnes  
 Naufragés.....6/ 12 excep



## Le NSC3 : Navire de Sauvetage Côtier de 3<sup>ème</sup> classe



### NSC3 – Caractéristiques principales :

Longueur hors tout .....6.42 m  
 Largeur hors tout ..... 2.54 m  
 Tirant d'eau DL DCC\* .....0.42m  
 Tirant d'air à DL.....1.52 m  
 Motorisation .....1 x 150 HP  
 Vitesse max au DCC\* ..... 45 nds  
 Vitesse mer 3 .....30 nds  
 Equipage..... 3 personnes  
 Naufragés.....4 / 9 excep



## Le NSC4 (versions pneumatiques et jet)

### Jet ski



©SAFE & SEA

### IRB A 380



## IV-L'ORGANISATION INDUSTRIELLE

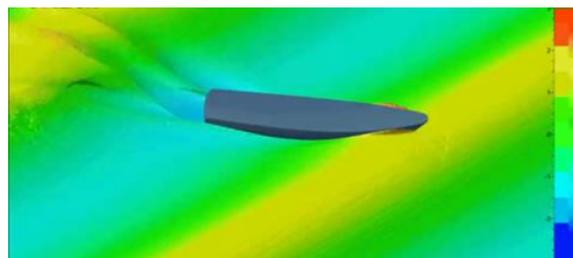
---

### Le Chantier Naval Couach

Créé en 1897 et basé à Gujan-Mestras (Gironde), le Chantier Naval Couach conçoit et construit des navires de grande plaisance, de surveillance côtière et de sauvetage en mer allant de 11 à 50 mètres. Couach offre à ses clients une solution globale pour l'ensemble du cycle de vie du navire en intégrant le design, l'ingénierie, la production, la formation, le suivi après-vente et le maintien en condition opérationnelle des navires. Grâce à son département R&D de premier plan, Couach se positionne comme le chantier naval de référence sur les matériaux composites, la construction de navires plus respectueux de l'environnement et Made in France. Couach déploie son savoir-faire unique grâce aux compétences de 250 artisans dans 21 corps de métiers entièrement basés en France. Plus d'informations en ANNEXE 2.

### Le département Recherche & Développement et Bureau d'Etudes

En étroite collaboration avec les architectes navals Barreau-Neuman, les ingénieurs R&D et Bureau d'Etude de Couach développeront les navires de la nouvelle flotte de la SNSM. Plus de 30,000 heures d'études sont prévues pour optimiser l'ensemble des caractéristiques et des performances des navires.



Les « Plateaux Etudes », avec l'Equipe Programme de la SNSM et des représentants des sauveteurs en mer de différentes stations ont permis d'appréhender et d'optimiser les aspects : cohérence de gamme, tenue à la mer, ergonomie, architecture réseaux, gestion des situations dégradées. Le Chantier Naval Couach a pu se montrer à l'écoute des besoins spécifiques et généraux des sauveteurs, être force de proposition et apporter aux groupes de travail son expertise technique grâce aux outils de conception du chantier. Les capacités et outils de conception du cabinet d'architecture navale et du chantier, tels que calcul par éléments finis, modélisation, prédiction de performance, ainsi que l'expertise sur les matériaux composites ont permis de dessiner les navires répondant aux exigences de la SNSM.

Ces groupes de travail ont permis de définir la standardisation des navires, tout en réservant la possibilité aux stations de faire valoir leurs besoins spécifiques. Cela doit ainsi permettre aux différentes stations d'adapter les navires à leurs opérations en mer et aux spécificités de leur milieu. Les navires de la nouvelle flotte prennent ainsi en compte, dès leur conception, la capacité d'intégration d'un certain nombre d'options : matériaux de coque en composite ou aluminium, systèmes de propulsion avec ligne d'arbre ou hydrojet, dispositifs de transport et mise et l'eau, propulsion hybride, ou équipements complémentaires.

## Management de Projet

Une même équipe projet, composée de ressources pluridisciplinaires, pilote le programme depuis l'avant-projet jusqu'à la réception des navires Têtes de série par le client, puis lors de la production en série. Les fonctions Etudes, Achats, Industrialisation, Qualité, Production, Logistique sont réunies sur un même plateau et se rencontrent quotidiennement pour permettre des prises de décisions opérationnelles rapides.

La gouvernance du projet s'inscrit dans la procédure de Management de Projet du Chantier. Le projet est découpé en huit phases : pour chaque phase, les livrables de chaque fonction sont prédéfinis, en réponse aux exigences contractuelles et aux processus rigoureux du chantier, et sont validés par la Direction lors des réunions mensuelles de revue de phases.

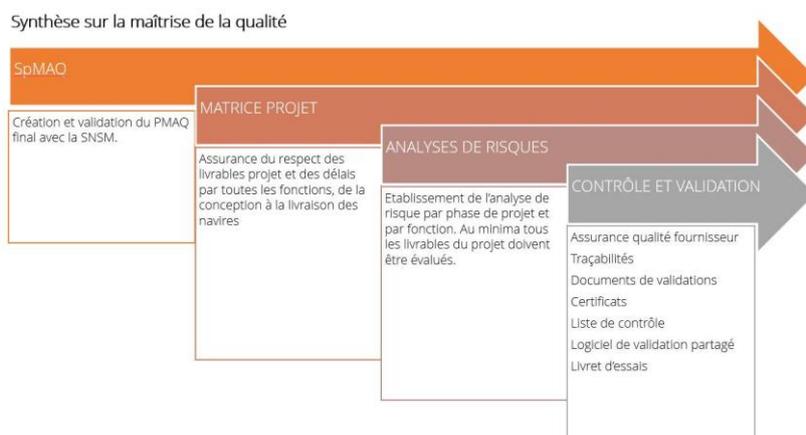
## Démarche Qualité Totale

Le chantier a mis en place une démarche qualité totale en vue d'une certification selon la norme ISO 9001 en 2021.

La gestion de la qualité du projet Nouvelle Flotte est gérée en adéquation avec les Spécifications détaillées de Management d'Assurance Qualité de la SNSM, document contractuel précisant le plan d'assurance qualité de conception, production, produits et fournisseurs.

Le département Qualité de Couach est responsable de l'assurance qualité tout le long du processus et assure la transparence vis-à-vis de la SNSM sur l'avancement du projet. Par exemple, lors des phases de production des navires, tous les points de contrôle du plan de surveillance du processus de production sont enregistrés sur un serveur en ligne, permettant à la SNSM de suivre en temps réel l'avancement de la réalisation des navires.

Au-delà de la construction des navires rigides par le Chantier Naval Couach, l'intégration de l'entreprise au groupe Nepteam permet de mettre en œuvre une stratégie intégrée et complémentaire pour l'ensemble des besoins de la SNSM. Pour les navires semi-rigides et pneumatiques, qui ne seront pas construits à Gujan-Mestras, Couach fera appel à la société Z Nautic, reprise en 2015 par le même actionariat que Nepteam. Les besoins de réparation pourront également être pourvus par International Marine Shipyard, filiale de Nepteam à Saint-Mandrier.

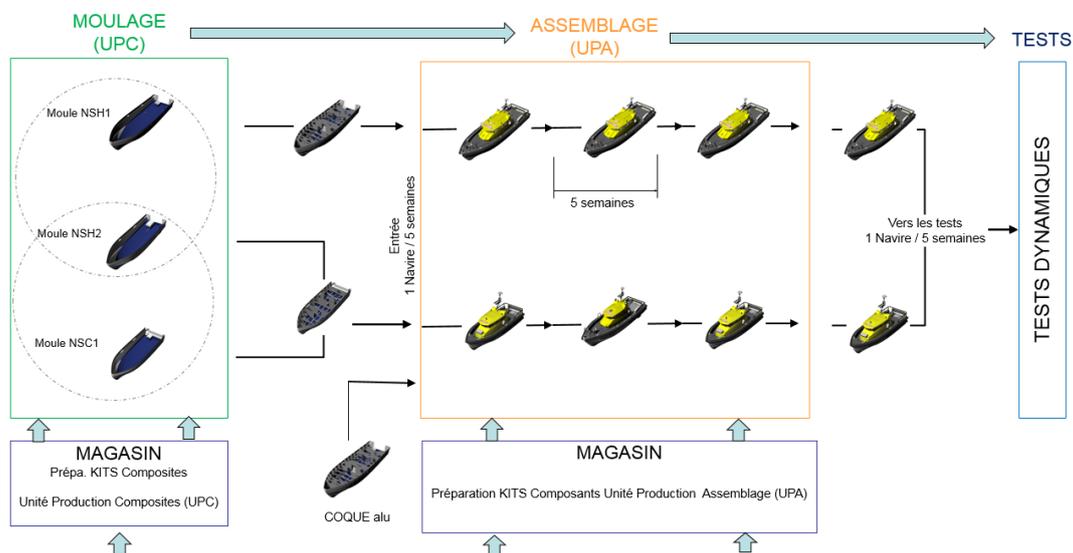


Couach bénéficie d'une expérience sur les contrats de grande envergure, comme le démontre la réussite du programme de construction de 79 intercepteurs de 16,5 mètres pour une puissance étrangère. Les navires du programme ont en effet été livrés en un temps record : après la signature du contrat en juillet 2015, la tête de série a été livrée en juillet 2016 et le soixante-dix-neuvième deux ans plus tard, à l'été 2018, conformément au planning initialement prévu et sans aucune remarque du client, malgré un double processus très strict de contrôle.

### Capacité Industrielle : modèle pour le programme Nouvelle Flotte

Les navires NSH et NSC1 seront produits sur le même site, à Gujan-Mestras : plus de 2000 m2 d'ateliers, dédiés à la SNSM, hébergent la production de ces 3 navires.

Le processus est découpé en trois phases principales : la phase dite « composite » (drapage, infusion et détourage), la phase d'assemblage et la phase d'essais et validations. Les phases de production emploieront en moyenne 25 opérateurs par mois et par navire.



L'outil industriel est dimensionné pour accepter une augmentation de cadence et une interchangeabilité des modèles de navires, afin de permettre d'importantes flexibilités sur la livraison des navires. Les procédés de fabrication sont maîtrisés et permettent de livrer jusqu'à 16 navires NSH/NSC1 par an.

### Le programme des formations

A travers un travail collaboratif entre le Chantier Naval Couach et le Pôle National de Formation (PNF) de la SNSM, avec mutualisation de leurs expériences et savoir-faire, un ambitieux programme de formation pour les équipages, les formateurs des centres de formations SNSM, les techniciens du Pôle de soutien et les experts techniques de la SNSM permettra une appropriation et maîtrise de ces nouveaux navires, dans le cadre de la sécurité des équipages et du maintien en condition opérationnelle de la Nouvelle Flotte.



## ANNEXE 1 : LA SNSM – Les Sauveteurs en Mer



### Plus de 150 ans d'histoire...

La SNSM est une association loi 1901 née en 1967 de la fusion de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN), fondée par l'Amiral Rigault de Genouilly en 1865 et de la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (HSB), créée par Henri Nadault de Buffon en 1873, deux associations centenaires issues d'une vieille tradition maritime : **le secours des personnes en mer bénévolement et gratuitement**. La SNSM a été reconnue d'utilité publique par décret le 30 avril 1970.

En 2017, année de son cinquantenaire, le gouvernement a attribué au sauvetage en mer le label «**Grande cause nationale**» et a institué la première Journée nationale des Sauveteurs en Mer.

La société nationale de sauvetage en mer est une association financée à près de 70% par des fonds privés qui a pour vocation de secourir toute personne en danger en mer et sur les côtes, en France métropolitaine et en Outre-mer (Réunion, Antilles, Nouvelle-Calédonie, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon et Guyane). **Elle est la seule institution qui dispose conjointement des compétences et qualifications nécessaires pour intervenir de la plage au large.**

### Les quatre activités opérationnelles

#### SAUVER DES VIES

La SNSM intervient de la plage au large :

-**Le sauvetage au large** assuré par les sauveteurs embarqués bénévoles.

-**La surveillance des plages**, prise en charge par les nageurs sauveteurs.

Les sauveteurs doivent avoir une parfaite connaissance de leur zone et faire preuve d'un savoir-faire optimum pour répondre efficacement et en toute sécurité aux différents cas de figure qui se présentent à eux.

#### FORMER POUR SAUVER

800 formateurs bénévoles forment les sauveteurs au sein des centres de formation et d'intervention et du pôle national de formation. Au sein des stations, la formation est sous la responsabilité du patron de l'embarcation et s'opère tant sur place qu'au pôle national de formation.

#### PRÉVENIR DES RISQUES ET SENSIBILISER

La SNSM prévient le grand public des dangers de la mer et l'informer sur les règles de bon sens à adopter. Cet engagement se traduit par des interventions directes auprès de l'ensemble des usagers de la mer et par la mise en œuvre d'outils de communication variés : création du bracelet DIAL qui réduit les délais d'intervention des secours, distribution de bracelets de plages, contenus préventifs sur le site Graine de Sauveteurs ou encore visites de courtoisie à destination des plaisanciers.

#### INTERVENIR LORS DE MISSIONS DE SÉCURITÉ CIVILE

Les nageurs sauveteurs bénévoles des centres de formation et d'intervention SNSM, interviennent également dans le cadre de dispositifs prévisionnels de secours (DPS) et pour assurer la sécurité lors de manifestations nautiques ou terrestres.

La SNSM s'appuie sur **9 030 bénévoles au service du secours en mer** et œuvre à partir de **214 stations de sauvetage** sur tout le territoire français (métropole et outre-mer) et **32 centres de formation et d'intervention**.

En 2020, les Sauveteurs en mer ont pris en charge près de **30 000 personnes** : 10 900 secourues, 16 600 soignées et 1 200 enfants égarés et retrouvés.



Avec plus de 120 ans d'existence, Couach, une société du groupe Nepteam, est l'un des plus anciens chantiers navals français. De renommée internationale, le chantier naval conçoit et construit des navires de grande plaisance et de surveillance côtière reconnus pour leurs performances marines. Sur le même site à Gujan (33) sont regroupés les designers, l'ingénierie, le centre R&D ainsi que les ateliers de production. Couach offre à ses clients une solution globale qui inclue des produits performants et de qualité, des services de suivi après-vente, de formation et de maintien en opération des navires. **Acteur majeur de l'industrie navale, attentif à l'environnement marin, Couach développe des navires à faibles émissions pourvus des technologies les plus avancées.**

Expert en matériaux composites, Couach conçoit et construit des unités de 11 mètres à 50 mètres. Aujourd'hui, plus de 3000 navires Couach sillonnent les mers du monde. Avec une surface totale de 70 000 m<sup>2</sup>, dont 26 000 m<sup>2</sup> de bâtiments le chantier est un outil de production exceptionnel. Cette superficie comprend un total de 23 ateliers accueillant nos 250 ingénieurs, techniciens et opérateurs.

### Plus de 120 ans d'histoire...

L'entreprise Couach a été créée en 1897 par Albert Couach avec la fabrication des premiers moteurs marins au monde ainsi que les premières pinasses motorisées du Bassin d'Arcachon. En 1962 son fils, Guy Couach, fonde le chantier naval à Gujan où sont produits des bateaux de série, avec une navigabilité exceptionnelle. La société développe en 1970 une gamme de bateaux de surveillance et devient un fournisseur de premier plan pour les agences maritimes et gouvernementales nationales et internationales. En 2005 Couach acquiert IMS qui devient sa base technique en Méditerranée pour la maintenance et refit de navires de plaisance. En 2011, La société Nepteam, détenue par des investisseurs locaux, acquiert Couach, contribuant à la revitalisation de l'activité industrielle du bassin d'Arcachon et la création de filiales internationales. Entre 2017 et 2018, le chantier livre 79 intercepteurs rapides au chantier allemand Lürssen avec une performance exceptionnelle : la notion du Zéro Défaut est introduite au chantier. Aujourd'hui, le Chantier Naval Couach est honoré de devenir le partenaire et maître d'œuvre d'ensemble de la SNSM.

### Les trois segments de marchés

#### NAVIRE PROFESSIONNEL

Couach a mis en place un département dédié aux bateaux professionnels et entend devenir l'un des principaux acteurs du marché des navires de sauvetage et de surveillance côtière. Plus de 500 navires professionnels : intercepteurs rapides, patrouilleurs, pilotines, bateaux-pompes ont déjà été livrés.

#### NAVIRE DE GRANDE PLAISANCE

Couach construit des yachts de 11 à 50 mètres, du projet industriel à l'unité personnalisée. Les projets Yacht bénéficient du savoir-faire technique acquis par les ingénieurs du département professionnel. Son expertise et sa qualité de fabrication, parmi les plus exigeantes, permet à Couach de s'adapter à tous types de

demande et de donner vie à des yachts exceptionnels.

#### SERVICES

A travers ses filiales nationales et internationales, Couach propose une offre globale incluant des services de formation, et maintien en condition opérationnelle des flottes de navires aussi bien issus de Gujan-Mestras que d'autres chantiers.

*La maîtrise de la conception, la fabrication et le maintien en condition opérationnelle permet à Couach d'améliorer de manière continue la qualité et les coûts de ses navires pour la satisfaction totale de ses clients.*