

HMS à la baguette de la scénographie des Oasis

La scénographie et sa machinerie, une des marques de fabrique de la société nazairienne Videlio HMS. Quasiment sur tous les paquebots de STX, aujourd'hui, le personnel est sur le pont des Oasis.

Reprise en 2006 par le groupe Videlio, la société HMS demeure un fidèle sous-traitant du chantier naval STX. « Depuis la création de l'entreprise en 1982, nous sommes quasiment sur tous les paquebots », se félicite Marco Baldin, directeur commercial, reconnaissant un creux après le départ du *Queen Mary 2*. « Nous ne sommes pas intervenus sur les premiers MSC, c'est un de nos concurrents qui a pris les marchés. Finalement, on est revenu à bord après avoir racheté ses actifs. » Depuis, l'aventure se poursuit, « même si elle entraîne une forte dépendance au chantier STX pour lequel nous sommes sous-traitants de rang 1 à hauteur de 85 % de notre chiffre d'affaires »

Dotée de plusieurs cordes à son arc, la société HMS intervient dans plusieurs domaines à bord des navires : du son, lumière et vidéo pour les spectacles à la partie technique de la communication vidéo et télé en passant par la machinerie scénique et l'alarme générale. « Notre rôle consiste à adapter les technologies existantes aux spécificités navales. Nous sommes un intégrateur à valeur ajoutée. »

Une passerelle mobile

HMS réalise l'ensemble des études des différents projets, confiant la construction et une partie de l'installation à ses propres sous-traitants. HMS au final assure la mise en service. Cinq ingénieurs du bureau d'études travaillent depuis plusieurs mois sur les deux paquebots de RCCL, *Oasis 3* et *Oasis 4*. « Il a fallu anticiper les études et la fabrication de certains éléments, comme la passerelle de la scène principale de spectacle construite par la société CMR à La Chapelle-Heulin. Longue de 15 mètres sur 1 mètre de large, elle doit monter et descendre sur une course de 7 mètres pour recevoir les artistes. » Marco Baldin se veut rassurant : « Les Oasis ne sont pas plus compliqués à réaliser que le *Queen Mary 2* ou le *Norwegian Epic*. La difficulté, le défi qui se présente à nous, c'est la taille impressionnante du navire. On a dû diviser nos zones de travail en quatre secteurs. Ils sont repérés par des



Marco Baldin, directeur commercial (à gauche), et Rémy Seillier, responsable de fabrication de la société HMS, au milieu de l'entrepôt logistique. Devant le gigantisme des Oasis, il a fallu diviser les secteurs d'intervention en quatre zones différentes, chacune marquée d'une couleur différente.

marques de couleur, des plans au magasin d'outillage. Chaque zone à son chef de bord alors que sur les paquebots précédents, il n'y en avait qu'un. »

Un chef de projet, responsable de la qualité, des délais et du respect du financement anime une équipe de 2 techniciens d'études, gère la sous-traitance et suit le chef de bord pour l'installation et la mise en route. Bien qu'il y ait eu l'exemple des Oasis 1 et 2, Marco Baldin reconnaît que les technologies ont évolué depuis leur premier voyage. « On avait les schémas de principe. Il a fallu voir avec l'armateur ce qu'on devait faire évoluer. Réadapter le concept voulu par l'amateur aux technologies d'aujourd'hui. Mais la satisfaction est là. On est dans le timing. Pour répondre à ce défi, il a fallu recruter des CDD et des CDI en études et en logistique, à Saint-Nazaire, on est une quinzaine. Puis investir dans de l'outillage, des locaux de stockage

et mettre en place une nouvelle organisation du travail pour le personnel. » L'avenir d'HMS est porté par

ses deux Oasis nazairiens.

Eric MARTIN.



Conçue par le bureau d'études d'HMS, la passerelle mobile qui descendra et montera sur la scène a été construite par la société CMR de La Chapelle-Heulin (photo HMS).