# L'épopée du SOM'JET

**Par Alain GIBAUD**
Conseiller municipal
délégué à la Valorisation
du Patrimoine

A la fin des années soixante, l'unité de sous-traitance SOMÉTRÉ (Société Métallurgique de Tréviers), première entreprise installée sur la zone artisanale et dont elle va devenir la locomotive, emploie jusqu'à 300 personnes dans ses ateliers de Saint-Mathieu-de-Tréviers et de Saint-Martin-de-Londres. A sa tête, un industriel du nom d'André Borras qui, inquiet de la pérennité de l'activité en sous-traitance, cherche à créer un produit "maison". Il répond favorablement à la proposition de l'ingénieur allemand Manfred Schulze qui travaille sur la mise au point d'un propulseur de bateau par un système de turbine hydrojet. Ce procédé, qui utilise le principe de la réaction avec de l'eau pour remplacer l'hélice, à la manière de l'avion à réaction qui a pris le dessus sur l'avion à hélice, est bien connu mais il ne s'applique que pour des bateaux d'une taille relativement importante. L'idée de Manfred Schulze est de fabriquer une turbine propulsée par une faible puissance pour un petit bateau populaire à l'heure où la navigation de plaisance se démocratise. Les performances des prototypes créés dans un modeste atelier loué par la SOMÉTRÉ sont prometteuses et les premiers tests effectués sur les lacs de Jeantou et de Cécélès, auxquels assistent de nombreux Tréviésois, s'avèrent impressionnants : la turbine SOM'JET de deuxième génération, animée par un moteur de 45 chevaux, permet au bateau d'atteindre la vitesse de 50 km/h avec 4 personnes à bord et peut tirer un skieur nautique, le tout sans aucun risque pour les nageurs.

Exposés au Salon Nautique de Paris en 1970, puis à celui de Zurich en 1971, les SOM'JET rencontrent un succès immédiat. Un atelier dédié est aménagé à la zone artisanale et plus de 60 bateaux vont être fabriqués et vendus en France et en Italie. Pour la production en série, la principale difficulté à surmonter est de trouver un fournisseur de moteurs fiables à associer à la turbine, les leaders du marché ne souhaitant pas vendre à la concurrence. La SOMÉTRÉ va se tourner vers un fabricant allemand dont le moteur à refroidissement à air est malheureusement très bruyant. Qu'importe, l'entreprise tréviésoise développe un système de refroidissement à eau utilisant la pression d'eau de la turbine qui va s'avérer performant au point de permettre au SOM'JET d'accrocher de très bonnes places au classement de la célèbre course motonautisme des "24 heures de Rouen". Le SOM'JET manquant encore de puissance, l'équipe tréviésoise démarre une collaboration avec le fabricant suédois Archimedes-Penta qui étudie et met au point un prototype de moteur adapté à la turbine. Parallèlement, la SOMÉTRÉ développe également un propulseur SOM'JET adaptable sur l'arrière d'un bateau pneumatique qui le rend capable de naviguer en zone d'eau très peu profonde et en toute sécurité, concept qui intéresse les militaires de la Direction de l'Armement avec commande d'un prototype.

Malheureusement, en 1973, quelques jours avant la signature de l'accord de partenariat, la société suédoise est rachetée par le constructeur Volvo qui, souhaitant privilégier son système de propulsion à hélice, enterre le projet et met un point final à l'aventure SOM'JET. De nos jours, le système de propulsion à turbine est utilisé sur les Véhicules Nautiques à Moteur type jet ski, ou sur les yachts de plus de vingt mètres. Entre les deux, c'est le créneau réservé de l'hélice et des cinq ou six gros fabricants de moteurs hors-bord. Un créneau sur lequel, avec un coup de pouce du destin, Saint-Mathieu-de-Tréviers ferait peut-être encore montre aujourd'hui du savoir-faire de ses ingénieurs.

Merci à Patrick Mage, ancien assistant technico-commercial à la DIT,
Diffusion Industrielle et Technique, filiale de la SOMÉTRÉ