

CARÈNES AUSTRALES

Publication officielle et gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien - No.13 - Novembre 2016

LE POLÉ :

LE PLUS GRAND BATEAU CONSTRUIT À MAURICE



- 🚩 15^{ème} anniversaire : bilan et perspective - pp. 2-7.
- 🚩 Nouvelle construction: un crevettier - p. 8.
- 🚩 Le Polé livré à Mayotte - p.9.
- 🚩 Portraits de femmes - pp. 10-12.





BILAN ET PERSPECTIVES

LE DIRECTEUR DRESSE UN BILAN POSITIF

Ce numéro de *Carènes Australes* est un peu particulier : il célèbre le quinzième anniversaire du Chantier Naval de l'Océan Indien (C.N.O.I.). A cette occasion, son directeur, Jean-Yves Ruellou, a bien voulu dresser un bilan des cinq dernières années, et esquisser une présentation rapide des enjeux auxquels le Chantier pourrait bien se trouver confronté, dans un proche avenir...



“ Une nette montée en puissance du secteur de la construction. ”

CNOI occupe aujourd'hui plus de 5,5 hectares... mais manque toujours d'espace!

Par rapport à la première décennie du Chantier, les cinq années qui viennent de s'écouler ont été marquées par une nette montée en puissance du secteur de la construction. De ce point de vue, 2012, avec la « jumboisation » de l'*Austral leader*, marque un tournant décisif ! « *En effet* », reconnaît Jean-Yves Ruellou, « *à la suite de cette opération délicate – et fortement médiatisée – nous avons enregistré d'importantes commandes. Pour mémoire, on citera la livraison d'une pilotine à la MPA, la réalisation originale de « Seanergie », la barge sur pieux livrée à la Réunion...* ».

La *Maria Galanta*, une vedette mixte (passagers/fret) qui assure la liaison régulière entre Mayotte et Les Comores n'a pas été

construite à Maurice, mais c'est bien à CNOI qu'elle a été entièrement refaite, à partir de sa coque totalement mise à nue.

En juin 2014, le Chantier a livré un premier « amphidrome » à Mayotte : le *Georges Nahouda*. Un deuxième, le *Polé* est, à son tour, arrivé à Mayotte. Son jumeau devrait être achevé en mai 2017. On notera, au passage, que ces deux derniers bateaux, sont plus longs de 10m et plus larges de 50cm que le premier amphidrome. « *Avec leur pont supplémentaire,* » explique M. Ruellou, « *ils ont une capacité de 590 passagers, alors que celui que nous avons livré en 2014 ne peut en accueillir que 230 !* ».

Du côté des réparations, la charge de travail s'est également considérablement alourdie.



Un événement aura sans doute marqué les esprits : l'incendie qui a ravagé la frégate française *Nivôse*. Cette avarie majeure a conduit ce bâtiment de la Marine Nationale française à venir à CNOI pour 9 mois de janvier à septembre 2015. Ce navire devrait revenir au Chantier en 2017, mais, cette fois, pour une visite programmée. Son « sistership », le *Floréal*, lui aussi basé à la Réunion, est d'ailleurs à CNOI en ce moment pour l'une de ses visites de contrôle et de maintenance.

“ Les thoniers : un poste important ”

« Les interventions sur les thoniers continuent de représenter un poste important », admet le directeur de CNOI. En 2010, ces travaux avaient généré un chiffre d'affaires de 4 millions d'Euros. En 2016, ils atteindront le montant record de 10 millions d'Euros.

Globalement, sur l'ensemble du Chantier, le nombre d'heures de travail effectuées dans l'année a significativement augmenté. « En 2005 », précise le directeur, « nous nous situons

à 300 000 heures. 500 000 en 2011 et nous devrions terminer l'année sur le chiffre record de 700 000 ! Cette progression est, due au maintien de la charge de travail, et en construction, et en réparation. Ceci a permis l'accroissement de nos effectifs, qui se situent, aujourd'hui à un peu plus de 400 personnes embauchées de façon permanente, auxquelles viennent s'ajouter une centaine d'intérimaires appelés en renfort quand le besoin s'en fait sentir ».

L'ensemble de ces éléments donne une image positive de la vie de l'entreprise. Pour autant, à la direction de CNOI, on se dit convaincu que le Chantier n'a pas encore pleinement réalisé son potentiel. « C'est pourquoi nous

Un moment fort dans l'histoire du Chantier: la jumboisation de l'*Austral Leader*.



La pilotine construite pour la MPA



BILAN ET PERSPECTIVES



Le Georges Nahouda, le premier amphidrome construit par CNOI pour Mayotte et livré en 2014.

travillons, en permanence, à la recherche de nouveaux débouchés, de nouvelles zones d'activités et à la conception de nouvelles infrastructures nous permettant d'accroître notre efficacité », déclare M. Ruellou. De ce point de vue les mois à venir devraient amener de réelles innovations... Après de longues démarches, CNOI a finalement obtenu le droit d'occuper un peu plus d'un hectare du terrain du terminal charbonnier.

Selon Jean-Yves Ruellou, « cela devrait permettre de construire un second atelier de construction et de créer un espace de dégagement pour les bateaux levés par le synchrolift. Nous devrions donc pouvoir accueillir un

nombre bien plus important de bateaux de moins de 50 mètres et, selon nos estimations, tripler rapidement le chiffre d'affaires de cette catégorie de navires ».

Dans le chapitre des bonnes nouvelles, le directeur du Chantier a tenu à mettre en avant la signature d'un nouveau contrat de construction : « Il s'agit d'un crevettier, pour nos clients et amis d'Austral Fisheries. Ce devrait être, en fait, le premier bateau d'une série de huit ! »

“ Un crevettier :
1^{er} d'une série de 8 ”



Du côté des innovations, l'achat de *La Curieuse* marque un tournant dans l'histoire de l'entreprise puisque, pour la première fois, CNOI devient armateur... « Nous avons donc recruté un équipage », explique M. Ruellou, « et la *Curieuse* sera bientôt affrétée par différents clients, tels que le Muséum d'Histoire Naturelle de Paris, les Terres Australes et Antarctiques Françaises, pour des missions aux Kerguelen, ou par des plongeurs pour une expédition autour de Maurice et à Saint-Brandon ».



Construction unique en son genre, Seenergy contribue aujourd'hui au chantier de la Nouvelle route en Corniche à l'île de la Réunion.



Enfin, on notera que CNOI s'implique aussi de plus en plus dans la région Océan Indien : « *Nous intervenons d'ailleurs ponctuellement aux Seychelles et à Mayottes, en fonction des demandes* ».

Ainsi, en quinze ans, le chemin parcouru est exceptionnel et ceux qui ont connu le Chantier à ses débuts mesurent parfaitement l'ampleur des développements réalisés. « *Nous sommes tous fiers de cette progression* », conclue Jean-Yves Ruellou, « *et je suis certain que, dans 15 ans, les changements seront tout aussi impressionnants... Je sais également que nous ressentons tous une fierté légitime lorsque nous lançons un bateau construit dans notre atelier, ou lorsque, grâce à nos efforts, un navire immobilisé peut reprendre la mer !* »



CNOI est aussi devenu armateur grâce à La Curieuse.

La Marine Nationale française est un partenaire de longue date.

Grâce aux structures qui seront bientôt opérationnelles, ces occasions seront encore plus fréquentes ! 📌

“ Une progression importante en 15 ans ”





BILAN ET PERSPECTIVES

LE CEO OPÉRATIONS, ADMIRATIF DE CNOI

Nommé en début d'année à la tête du groupe IBL, Yann Duchesne reconnaît volontiers son ignorance en matière de construction navale. Il avoue même ne pas se souvenir que CNOI ait été mentionné, lors des discussions qui ont abouti à sa prise de fonctions à la tête du groupe... Mais depuis son arrivée à Maurice, le nouveau CEO d'IBL a souvent visité le Chantier. Il a bien voulu confier ses impressions, très positives, à Carènes Australes...

Carènes Australes : M. Duchesne, vous venez du monde de la Finance. Dans ce cadre, aviez-vous déjà été en contact avec la construction navale ?

Absolument pas. Lorsque j'ai été approché par le Board d'IBL, j'étais à Londres, où j'exerçais au sein d'un groupe de *Private Equity*. Nous achetions des entreprises que nous restructurons pour les rendre plus compétitives, avant de les revendre. Dans ce cadre, il aurait tout à fait été possible que nous soyons amenés à investir dans un chantier naval, et que je sois chargé de cette opération... mais cela n'est pas arrivé. C'est une activité que je ne connais pas, et que j'ai découverte ici, au Chantier Naval de l'Océan Indien (CNOI).

Et quelles impressions avez-vous retirées de votre premier contact avec le Chantier ?

D'abord, le sentiment d'être face à une ruche ! Le site n'est pas si étendu, et il y règne une activité intense et précise ! Il y a, sur le Chantier, une multitude de métiers et l'on sent bien que chacun connaît très exactement son rôle. Ensuite, une sorte de fascination : l'entrée d'un navire dans la cale sèche ou la prise en charge d'un bateau par l'élévateur constituent d'étonnants spectacles. Enfin, une véritable admiration pour les réalisations du Chantier. Lorsque je suis arrivé à Maurice, CNOI commençait tout juste la construction du Polé, un amphidrome destiné à Mayotte. Aujourd'hui, ce bateau, d'un type très particulier, demandant une grande technicité, est fini. J'ai donc eu la chance de le voir prendre forme, des premières poutrelles d'acier au bateau achevé... c'est captivant ! J'avoue d'ailleurs, qu'il m'est souvent arrivé, entre deux rendez-



Yann Duchesne, aux commandes du Polé.

vous, de faire un crochet par le Chantier, pour suivre la progression de cette construction...

Derrière ces réalisations, il y a des hommes... Quels sont vos rapports avec l'équipe de CNOI ?

Jean-Yves Ruellou et Franck Piriou ont constitué une équipe qui est à l'image des bateaux qu'ils construisent : solide et fiable ! En quinze ans, cet équipe a bâti un chantier qui n'a pas d'équivalent dans la région. Les hommes et les femmes qui ont été formés sont devenus des professionnels reconnus et aujourd'hui ce sont près de 400 personnes, dont une énorme majorité de Mauriciens, qui ont acquis un vrai savoir-faire. Les clients le savent : ce n'est pas par hasard que la marine française ou les thoniers européens, habitués à des normes strictes de qualité, viennent à CNOI. La « jumboisation », c'est-à-dire la découpe et le rallongement d'un bateau, qui a été réalisée au Chantier pour le compte d'un armement australien, est une opération particulièrement délicate, qui illustre parfaitement le haut niveau de compétence auquel les équipes de CNOI sont parvenues.

“ CNOI complète parfaitement un autre pôle stratégique, celui du Seafood-Hub ! ”

Pourtant, le Chantier est un peu marginal dans le groupe...

Marginal ? Non, je ne crois pas ! IBL recouvre des dizaines d'entités industrielles et commerciales oeuvrant dans pratiquement tous les secteurs d'activités. Entre du commerce de détail et de la farine de poisson, entre la construction et



les services financiers, par exemple, il n'y a pas vraiment de lien... si ce n'est d'appartenir au même conglomérat : IBL ! Donc, je ne pense pas que, dans cet ensemble, CNOI soit plus marginal qu'une autre entreprise du groupe. Je dirais même le contraire : CNOI complète parfaitement un autre pôle stratégique, celui du Seafood Hub !

Les grands thoniers européens constituent une clientèle importante de CNOI...et l'on entend de plus en plus clairement des voix inquiètes quant à la durabilité de la pêche au thon. Comment le Chantier pourrait-il faire face à une disparition des thoniers dans la région ?

Par nos activités au sein du SeaFood Hub, IBL est partie prenante de cette industrie thonière, et je sais que Patrice Robert et son équipe sont très conscients des risques de surpêche. IBL, au cours des dernières années, a d'ailleurs été en pointe dans toutes les actions visant à assurer la durabilité et la soutenabilité de la pêche au thon dans l'océan Indien ! Et à l'échelon régional, des mesures sont prises pour préserver les stocks de thons. On peut donc raisonnablement penser que les thoniers-sensseurs auxquels vous faites allusion sont encore là pour longtemps ! Mais, si malgré toutes les précautions, la ressource thonière devenait trop peu abondante dans l'océan Indien et que ces gros navires allaient pêcher ailleurs, il faudrait, évidemment, que le Chantier trouve une clientèle alternative. Or, il se trouve que la direction de CNOI est perpétuellement en recherche de diversification.

“...perpétuellement en recherche de diversification”

On aurait très bien pu, et une autre équipe dirigeante s'en serait sûrement contentée, gérer l'activité du Chantier telle qu'elle se situait quand il y avait une centaine d'employés à CNOI. On aurait alors assuré l'entretien courant des thoniers hors saison de pêche et réalisé les interventions d'urgence en cas d'avarie ou de panne. On aurait construit quelques skiffs. Cela aurait sans doute permis au Chantier de vivre. Mais ça n'est pas la philosophie des cadres dirigeants de CNOI ! Depuis quinze ans, ils n'ont cessé de diversifier leur clientèle, de développer leurs infrastructures, d'acquérir de nouveaux savoir-faire, de proposer de nouveaux services. Au point qu'aujourd'hui, la flotte thonière si elle reste une clientèle importante, n'a plus le même poids dans le bilan d'activités de CNOI. La construction navale, par exemple, est en plein développement ! Je citais tout à l'heure le Polé. La construction de son « sistership » est déjà bien avancée ! Une pêcherie australienne a commandé un crevettier,

avec option pour un lot de sept autres bateaux ! Après de longues démarches, nous venons d'obtenir l'accord des autorités portuaires et gouvernementales pour agrandir le Chantier, de plus d'un hectare ! Ce terrain, pris sur le terminal à charbon, devrait permettre de mettre à sec cinq à six bateaux grâce à l'élévateur, alors que l'on ne peut en mettre hors de l'eau que deux à la fois, aujourd'hui...



Jean-Yves Ruellou et le nouveau CEO du groupe IBL.

Entre la construction des bateaux de pêche australiens et le surplus d'activité lié à l'aménagement du terrain supplémentaire, le Chantier pourrait créer près de 200 emplois de plus et voir son chiffre d'affaires augmenter ! On le voit, le Chantier n'a pas encore atteint son plein potentiel... et c'est rassurant !

Pour terminer, une remarque amusante, si vous le permettez : vos commentaires sur le Chantier sont particulièrement élogieux... c'est la solidarité bretonne qui s'exprime ?

Mon prénom est bien breton... mais pas moi. Même si mon grand-père l'était... J'ai bien remarqué, effectivement, que CNOI avait un peu les caractéristiques d'une enclave bretonne... mais c'est une identité qui y est affirmée sur un mode un peu bravache et humoristique, sans mépris envers qui que ce soit ! Quand on est loin de ses racines, ça fait parfois du bien de les revendiquer... et puis, c'est connu, les Bretons transportent la Bretagne partout où ils vont. Enfin, une dernière remarque, vous admettez que pour construire des bateaux, il vaut mieux s'adresser à des Bretons qu'à des Savoyards ou à des Parisiens... 🇫🇷



NOUVELLE CONSTRUCTION

UN PREMIER CREVETTIER POUR AUSTRAL FISHERIES



C'est en répondant à un appel d'offres international que CNOI a remporté le marché de la construction d'un premier crevettier pour Austral Fisheries.

En effet, un accord de principe avec cet armateur prévoit que ce premier bateau servira de référence pour la construction d'une série comprenant sept autres exemplaires. En fait, ce premier crevettier mènera une ou deux campagnes de pêche afin de permettre à Austral Fisheries de valider le modèle tel quel, ou d'y apporter quelques aménagements ou modifications qui seront ensuite reportés sur les sept autres bateaux. Le bateau a une longueur totale de 32m et sa construction doit débuter fin octobre 2016, pour une livraison prévue fin septembre 2017.

australienne, particulièrement exigeantes. La puissance de production de froid à bord est également importante, avec une capacité de congélation portée à 16 tonnes/jour, pour une cale de 72 tonnes.

La zone de pêche prévue se situe dans la Mer Carpentaria, dans la ZEE australienne. 56 licences sont délivrées par l'Etat australien pour ce type de pêche, portant sur deux espèces de crevettes, pêchées à deux périodes différentes. Austral Fisheries se voit habituellement attribuer 12 de ces 56 autorisations de pêche 

“ Ce premier bateau servira de référence pour la construction d'une série ”

Les bateaux pratiquant ce type de pêche se caractérisent par des filets très fins et très volumineux, soutenus par d'importants tangons. Le modèle sélectionné pour cet appel d'offre présente, de plus, des aménagements de haut standing, tout en satisfaisant totalement les normes



LE POLÉ EST PARTI POUR MAYOTTE



Après quelques petits caprices de dernière minute, le Polé a finalement satisfait à tous les tests et a quitté Maurice pour rallier Mayotte, dans le sillage d'un remorqueur spécialement venu de La Réunion.

Avec une longueur de flottaison de 50m (pour 68m hors-tout), le Polé aura marqué le Chantier, notamment par la sophistication de ses équipements. Cet amphidrôme (c'est-à-dire, et pour schématiser, une barge pouvant s'ouvrir aux deux extrémités, pour ne pas avoir à manœuvrer...) de dernière génération est équipé de systèmes automatiques de lutte contre l'incendie: «des drenchers» pour arroser les véhicules et des «sprinklers» (plus classiques) pour les passagers. Il est également aménagé pour être accessible aux personnes handicapées.

Il transportera un maximum de 33 véhicules et 590 passagers, sur une traversée de 15 minutes, effectuée plusieurs dizaines de fois par jour, en reliant Petite Terre à Grande Terre. L'équipage se limite à 8 personnes. La construction du Polé (et du «Karihani» son «sistership») résulte d'un appel d'offres international sur lequel 70 personnes ont travaillé pendant 18 mois 🇺🇵



“ La livraison du sister-ship est prévue pour mai 2017 ”



CHRISTEL ET MÉLISSA

DES POMPIÈRES DURES À CUIRE

Depuis quelques mois les équipes « Intervention » du groupe des pompiers de CNOI comptent huit nouvelles recrues. Et parmi ces nouveaux pompiers de choc, deux sont d'élégantes jeunes femmes, encore visiblement étonnées d'être allées au bout d'une formation particulièrement exigeante.

Ancien membre de la célèbre Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, Serge Gawono n'est pas facile à impressionner. Il a pourtant du mal à cacher la fierté qu'il ressent lorsqu'il parle de Christel et Mélissa... « C'est moi qui ai conçu et encadré le programme de sélection et de formation de cette spécialité », explique-t-il, avant d'ajouter en souriant : « et je ne les ai pas ménagés ! Il y avait vingt candidats au départ. A la fin du programme, ils n'étaient plus que huit, dont les deux filles ». Longs footings, cross, natation, exercices en pleine mer, musculation et tests pratiques... pendant trois longs mois, la force morale et la volonté ont eu autant d'importance que la puissance physique. « Elles n'ont rien lâché », reconnaît S. Gawono. « Là où elles étaient peut-être un peu justes physiquement, elles ont compensé par un moral d'acier ! ».

Au départ, il n'était pourtant pas évident de déceler de telles qualités chez les deux jeunes femmes. Elles le reconnaissent bien volontiers, elles doutaient elles-mêmes de leurs capacités. « J'étais timide », avoue Christel, « et même quand j'avais un avis à donner, j'avais beaucoup de mal à m'exprimer. Physiquement, je n'avais pas de muscles. » « J'étais toute frêle et très stressée », admet Mélissa, « et je manquais vraiment de confiance en moi... »

Et les changements sont spectaculaires. Les corps ont été sculptés par les exercices. « J'ai perdu beaucoup de poids », dit Christel en riant. « J'ai trois enfants, alors, forcément... » Et, comme pour démontrer qu'elle a bien conservé cette condition physique exceptionnelle, elle exécute sur le champ les pompes que l'ancien pompier de Paris lui demande de faire... !

Difficile de croire que Mélissa était bien la jeune femme fragile qu'elle décrit... C'est aujourd'hui une athlète,



Mélissa est encore étonnée de ses performances.

visiblement accro au sport ! « Moi, j'ai grossi en prenant du muscle », rigole Mélissa.

Mais c'est bien psychologiquement que la transformation semble avoir été la plus radicale ! « Je n'ai plus peur de parler », déclare Christel. « Comme avant, je suis réservée et je prends le temps de réfléchir et d'analyser avant de parler. Ca, ça n'a pas changé. Mais je me tiens droite et je regarde les gens en face. Mes amis, mes enfants et mes



Mère de famille, Christel a dû tout donner pour réussir cette formation...



proches sont émerveillés par ce changement ! » « En ce qui me concerne, c'est une vraie transformation », constate Christel : « j'assume ce que je fais, et j'ai repris confiance en moi. Je vois toujours quand quelque chose est difficile, mais au lieu de renoncer, comme avant, je me dis que j'ai déjà accompli quelque chose de difficile avec cette formation, et j'affronte les difficultés... » Et il semblerait que le regard des autres ait aussi changé... « On nous a souvent dit que pompier, c'était pas un métier pour les femmes », se souvient Christel. « Mais depuis qu'on a réussi cette sélection, plus personne ne nous le dit... » Responsable logistique des équipes d'intervention, Christel ne pense pas suivre d'autres formations du même type : « pour une mère de famille, c'est vraiment très dur. Il y a l'aspect physique, bien sûr, mais aussi toutes les connaissances qu'il fallait apprendre... Je l'ai fait une fois, j'en suis fière, mais je ne crois pas pouvoir recommencer... » A l'inverse, Mélissa semble prête à aller plus loin : « Serge m'a orientée vers le secourisme et ça me plaît... Alors si l'occasion se présente de suivre d'autres formations, je serai sûrement volontaire, une fois encore... » 📌



Mélissa espère acquérir d'autres compétences techniques.



Exercice de simulation au secourisme, pour l'entraînement de Mélissa.

SHAILA NULLIAH UNE CARRIÈRE QUI S'EST CONSTRUITE AVEC LE CHANTIER

Elle s'en souvient avec un sourire moqueur : quand elle a été embauchée à CNOI, en 2004, Shaila Nulliah venait juste de passer le HSC. Elle est, aujourd'hui, titulaire d'une licence de gestion. Recrutée comme aide-comptable, elle assume, désormais les responsabilités du contrôle de gestion... Un parcours dont elle peut être fière !



Shaila devant le 3ème amphidrome en construction

Il n'est pas forcément simple de définir les attributions d'une « contrôleuse de gestion », surtout quand on s'adresse à quelqu'un qui ne connaît rien à la comptabilité... Avec patience et sans insister sur l'importance de son poste, Shaila essaie pourtant d'expliquer son rôle : « Je travaille en liaison avec les chefs de projets de construction. En phase initiale, j'établis un prévisionnel comptable et j'en assure le suivi à toutes les étapes de la construction, y compris sur le nombre d'heures de travail effectuées. » Une lueur amusée passe dans son regard, avant qu'elle reprenne : « En fait, je m'assure que le projet de construction ne coûte pas plus cher que ce qui était prévu... ».

Mais cette formulation simple ne doit pas laisser penser qu'il s'agit d'une fonction mineure : de la précision du travail de Shaila, dépend, en grande partie, le seuil de rentabilité des projets de construction. Pour parvenir à ce niveau de responsabilité, Shaila a dû apprivoiser toutes les étapes de la construction d'un bateau, pour être apte à en calculer précisément la valeur.

« je comprends le langage des métiers du Chantier »

« Depuis mon embauche à CNOI, j'ai appris à comprendre chaque phase d'un projet de construction navale », se souvient la jeune femme. « Je ne suis pas une technicienne, mais je comprends le langage des métiers du Chantier et je sais à quoi correspond chaque terme technique. C'est important de parler le même langage que les gens qui construisent le bateau, ça nous permet d'être sûrs de se comprendre. Je sais par exemple, que sur telle partie du bateau en construction, c'est tel type de tôle qui est nécessaire. Dans le prévisionnel de la construction, je peux alors intégrer le coût correspondant et donc avoir un budget précis et fiable. Le fait d'avoir travaillé longtemps au service des 'achats' du Chantier m'a d'ailleurs beaucoup aidée. »

Mais le rôle de Shaila ne s'arrête pas là. Grâce à ses données synthétiques et complètes, elle donne, au management de CNOI, un tableau de bord économique et financier qui permet à la direction d'avoir une vue complète de la situation. « Quand je faisais de la comptabilité », explique-t-elle, « mon rôle était de collecter et d'entrer des données chiffrées, puis d'en vérifier la cohérence. Aujourd'hui, je dois être capable de faire l'analyse de ces données... et des variances ».

Quand on l'interroge sur les motifs de cette brillante évolution professionnelle, Shaila met en avant deux causes principales : d'abord, son ennui dans la routine. « La comptabilité, au bout d'un moment, c'était répétitif... alors je suis passée aux achats... et, au bout d'un certain temps, j'ai voulu savoir ce que l'on faisait exactement avec les matériaux qu'on achetait... ». Et c'est alors qu'intervient l'autre facteur : l'accompagnement de la direction du Chantier. Ayant repéré cet appétit de compréhension qui animait la jeune aide-comptable, l'équipe dirigeante l'a encouragée. « CNOI m'a incitée à poursuivre mes études », reconnaît la jeune femme. « Le Chantier a participé, financièrement, à ma formation et des aménagements étaient mis en place chaque fois que c'était nécessaire pour que je puisse assister aux cours... Sans cela, je n'aurais jamais pu progresser ainsi ! » Dans un tel contexte, et avec une licence en poche, Shaila pourrait envisager de se lancer dans un Master... L'idée la fait sourire. « Non, je ne crois pas. C'est trop de travail. Le job, les études et la vie de famille... ça fait beaucoup ! » Mais la suite de la carrière professionnelle de Shaila Nulliah a, cependant, peu de chance, d'être monotone : « Je sais ce qui m'intéresserait, maintenant », ajoute-t-elle : « faire, pour les chantiers de réparation, ce que je fais pour la construction... L'air de rien, petit à petit, j'apprends tout ce que je peux sur le secteur de la réparation navale... on ne sait jamais... »

Carènes Australes

est une publication gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien.
Rédaction : Laurent Dubourg - Coordination : Véronique Garrioch
Mise en page : Pinkart Ltd - Crédits photos : CNOI

