

# CARÈNES AUSTRALES

Publication officielle et gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien - No.14 - Juin 2017

**FLOREAL :**

**UNE FRÉGATE FRANÇAISE EN ARRÊT TECHNIQUE**



# ÉDITO

## Sommaire

### 3. Adieu Denis

### 4. La Curieuse : pour la science et la plongée !

### 6. Le Karihani, livré à Mayotte

### 8. Le Floréal en arrêt technique majeur à CNOI

### 12. La Présidente de la République en visite à CNOI

## Au cours des derniers mois, l'actualité du Chantier Naval de l'Océan Indien a été chargée...

Après son retour des Kerguelen, où elle avait accompli une expédition difficile, La Curieuse s'est transformée en charter de croisière, pour amener des plongeurs explorer les superbes fonds marins des atolls de Saint-Brandon.

Pendant ce temps, en cale sèche, la frégate française, Le Floréal, effectuait chez nous un arrêt technique programmé de grande ampleur. Nos équipes ont alors pu faire la démonstration de leur savoir-faire : le commandant Deschamps, «pacha» du Floréal a d'ailleurs tenu à souligner, dans ce numéro de Carènes Australes, l'efficacité de nos personnels et la qualité de la coopération qui s'est instaurée entre ouvriers du Chantier, techniciens et marins français !

L'amphidrome Karihani est allé rejoindre son port d'attache, à Mayotte. Mais avant de le laisser partir, nous avons été nombreux à faire un dernier tour à son bord, légitimement heureux et fiers du travail réalisé ! Une fierté d'ailleurs encore rehaussée par les commentaires élogieux de nos prestigieux visiteurs : Madame le préfet des Terres Australes et Antarctiques Françaises, Son Excellence, Monsieur le Premier ministre de Tanzanie, ou Monsieur l'Ambassadeur de France se sont tous montrés particulièrement impressionnés par la qualité des bateaux que nous construisons ! Et Madame la Présidente de la République de Maurice, qui nous a fait l'honneur d'une longue visite, malgré un emploi du temps extrêmement chargé, a tenu à saluer l'excellence du travail réalisé par les femmes et les hommes du Chantier !

Malheureusement, les derniers mois ont également été marqués par la perte de collègues et amis. La disparition, brutale, de Denis Rambert, nous a tous choqués...et le décès de l'un de nos valeureux pompiers, Ravina Berlando, survenu après une longue maladie, nous a également affectés !

En mon nom propre, et en celui de tous les employés de CNOI, j'adresse nos plus profondes sympathies aux deux familles endeuillées 🙏

Jean-Yves Ruellou

## Carènes Australes

est une publication gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien.

Directeur de Publication : Jean-Yves Ruellou

Rédaction : Laurent Dubourg, Véronique Garrioch

Mise en page : Pinkart Ltd

Crédits photos : CNOI, Laurent Dubourg, Véronique Garrioch, Pompiers des Îles, Gérald Rambert, Marine Nationale, D.R.,

Credit defense.gouv.fr, Credit merermarine.com, Crédit eunavfor.eu.

## ADIEU DENIS



Denis Rambert

### C'est un coup de tonnerre qui a frappé l'équipe administrative de CNOI. En à peine deux années de présence parmi nous, Denis Rambert s'était fait une place particulière.

Ceux qui travaillaient tous les jours avec lui connaissaient sa rigueur, son exigence... et sa passion pour la chasse et les chiens. C'est en voulant sauver deux de ses chiens tombés à l'eau du haut d'une falaise, que Denis a perdu la vie. Nous avons tous entendu, à la radio, ce qui n'était encore qu'un triste fait divers... puis, sur les réseaux sociaux, le nom de Denis a été dévoilé... Très vite, malheureusement, l'information était confirmée... Nous avons tous alors été choqués par la soudaineté de cet accident fatal. Jour après jour, il a bien fallu reprendre le travail de Denis là où il l'avait laissé, rouvrir ses dossiers... et chacun s'est mis à parler de Denis Rambert.

Pour Violine, le premier contact fut rugueux... «Le jour de son arrivée dans nos bureaux, la première fois que nous avons travaillé ensemble, il m'a engueulée ! Enfin, pas vraiment engueulée, mais il m'a parlé sèchement en m'expliquant ce qui n'allait pas dans ce que j'avais fait... J'ai été un peu froissée, mais j'ai bien été obligée de

reconnaître que ses observations étaient justifiées. Et comme il a vu que je tenais compte de ses remarques, il ne m'a plus parlé comme ça et nous avons travaillé ensemble avec une vraie complicité» Un jeune comptable raconte, en souriant : «on a très vite su que Denis chassait... quand il ne parlait pas du boulot, il parlait de la chasse et de ses chiens... et puis, un jour, il a amené de la viande de cerf à faire préparer par le cuistot... C'est la première fois que je mangeais du cerf ! Et c'était grâce à Denis !»



Les collègues de Denis. Sur son bureau, sa casquette...

Olaf enchaîne : «Denis, il est arrivé ici, on ne sait pas trop d'où, il ne connaissait rien à la construction navale... c'est quand même spécial, comme secteur... Et bien, tout seul, il a tout assimilé... On l'aidait comme on pouvait, bien sûr, mais il n'était pas du genre à réclamer de l'aide...» Pourtant, et même avec son tempérament un peu solitaire, Denis faisait vraiment partie de l'équipe : «on dit les choses comme elles nous viennent, explique Olaf, mais ça peut donner une image un peu austère de Denis... Il n'était pas comme ça. On rigolait aussi, avec lui. Il avait un humour très anglais, il fallait regarder à deux fois, pour savoir s'il était sérieux... mais il rigolait souvent !» «On rigolait de sa casquette, aussi, se souvient Violine : Il ne sortait jamais sans sa casquette, quel que soit le temps... il s'en est aperçu, alors, il en rigolait avec nous.»

Il y a des gens, après une semaine à travailler avec eux dans le même bureau, on sait tout d'eux... Ce n'était pas le cas de Denis, et pourtant, chacun de ses collègues gardera de lui, un sourire, une phrase, une attitude, qui le guidera longtemps...

C'est un bel héritage !

Toute l'équipe de CNOI partage la douleur de la famille de Denis 🙏



Ravina Berlando et l'un de ses camarades.

## ON A AUSSI PERDU UN POMPIER !

Ravina Berlando avait fait partie de la toute première équipe de pompiers de CNOI. Il avait ensuite tenté d'autres aventures professionnelles pour finalement, revenir au Chantier en mars 2013. Des problèmes de santé l'avaient obligé à se limiter au rôle d'échaffaudier, puis un premier malaise est survenu à CNOI. Le diagnostic était inquiétant pour un jeune homme de 28 ans : accident vasculaire cérébral ! Ravina est donc resté au repos, chez lui... mais d'autres malaises ont eu lieu et, malgré sa prise en charge aux soins intensifs, notre camarade est finalement décédé, à quelques jours de son vingt-neuvième anniversaire. Tous les pompiers du Chantier ont une pensée particulière pour sa grande fille de 12 ans et pour son épouse. Celle-ci travaille désormais au chantier ! 🙏



## LA CURIEUSE POUR LA SCIENCE ET LA PLONGÉE !

**Construite aux Sables d'Olonne (Ouest de la France), La Curieuse a été mise en service en 1989, comme navire de soutien aux opérations scientifiques menées dans les îles subantarctiques, et notamment autour des Kerguelen. Le bateau était alors affrété conjointement par l'administration des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) et l'École d'apprentissage maritime de la Réunion (EAMR), ce qui permettait de compléter la formation des futurs marins, en leur permettant de naviguer dans des eaux réputées difficiles... Autant dire que, dès sa conception, La Curieuse a été pensée pour pouvoir affronter les mers les plus sévères. Mise en vente, elle a été récemment acquise par CNOI. La voilà donc, aujourd'hui, sous pavillon mauricien et mise à la disposition de passagers très particuliers : des scientifiques et des plongeurs !**

Rapidement après son rachat par CNOI, La Curieuse (qui a conservé le nom que lui ont donné les Français) a mis le cap sur Mayotte. Et, plus précisément, sur un petit atoll isolé : le Récif du Geysier. A bord, des scientifiques en mission d'observation de la vie corallienne et d'évaluation des stocks de poisson. Au gré des perturbations et des avis de tempêtes, le bateau est parvenu à totaliser trois semaines de présence sur le site, ce qui a permis aux passagers d'effectuer les relevés et les prélèvements indispensables à leurs travaux, mais également d'y tourner un film (scientifique) et de réaliser un grand nombre de plongées ! Cette première «croisière» aura permis de mettre en avant les atouts de ce bateau atypique. Sans être luxueux, les cabines passagers sont confortables et pratiques, et les espaces de vie sont assez nombreux pour ne pas se sentir trop confiné.



Jean-Yves Costiou, le capitaine de La Curieuse.

Jean-Yves Costiou, qui a pris le commandement de La Curieuse, reconnaît d'ailleurs que sur cette première mission à Mayotte, le bateau s'est montré conforme à ses attentes, faisant notamment preuve d'une bonne stabilité.



Les couchettes des passagers.

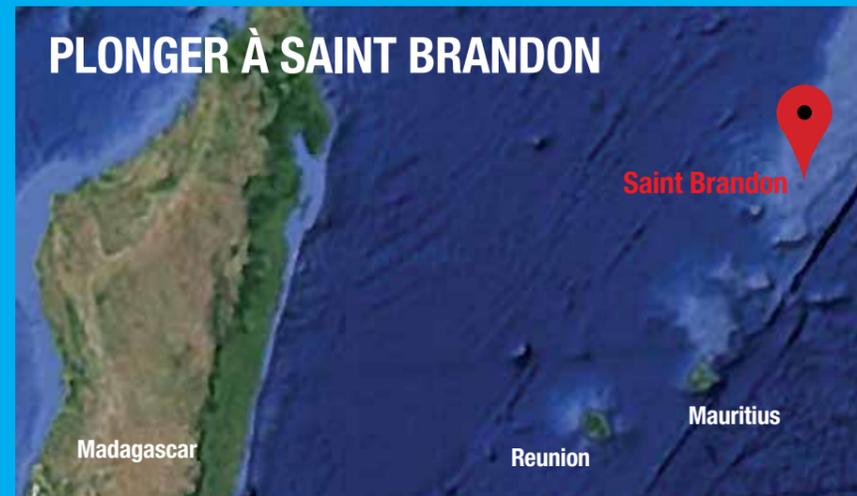
Mais après cette mise en bouche, qui a permis à l'équipage d'apprendre à travailler ensemble, La Curieuse a été affrétée par ses anciens propriétaires, les TAAFs. Direction, Les Kerguelen. Au menu, 10 jours de mer à l'aller, un mois sur place et 10 jours pour le retour... dans une zone maritime réputée pour être l'une des plus rudes ! Les îles australes de l'archipel des Kerguelen forment les dernières portions de terre ferme avant les glaces de l'Antarctique. Elles sont importantes pour la France, car elles abritent une importante base scientifique. Le rôle de la Curieuse était simple : embarquer les chercheurs à Port-Aux-Français (le site de la base scientifique permanente), le matin, et les conduire sur les autres îles environnantes, où ils se livraient à leurs observations des oiseaux, de la végétation, de la pollution, etc., pour les ramener à la base le soir... Le tout dans une température comprise entre 0°C et 10°C, avec, le plus souvent, un vent carabiné et, parfois, de la neige ou des grêlons ! Malgré quelques péripéties, la mission sera assurée, et La Curieuse jouera même les ambulances, en ramenant 8 passagers, malades ou blessés.



Moteurs entièrement révisés : le chef mécanicien est serein.

D'ici peu, un organisme scientifique américain devrait réserver La Curieuse pour une campagne de marquage de requins... Mais avant cela, le bateau est déjà allé à Saint-Brandon pour un repérage des meilleurs sites de plongée ! Objectif : organiser, sur une base régulière, des croisières spécifiques, pour des plongeurs expérimentés...

## PLONGER À SAINT BRANDON



L'anecdote l'amuse, et il y a de quoi ! Pascal Cheronnet le dit en rigolant, mais c'est bien autour d'un barbecue qu'est née l'idée d'affréter La Curieuse pour organiser des croisières de plongée à Saint-Brandon... Cela se passait chez son ami, Jean-Vincent Chantereau, biologiste marin. Pascal, lui, est un plongeur professionnel et son centre de plongée, dans le Nord de l'île, est un des plus réputés ! Mais les deux compères ne se sont pas contentés d'évoquer cette possibilité : chacun de son côté, ils y ont travaillé, jusqu'à parvenir aux mêmes conclusions : c'est faisable, attrayant, exceptionnel, sûr... et viable. Faisable, car les caractéristiques de La Curieuse se prêtent particulièrement bien à ce type de croisières : «c'est un bateau



Pascal Cheronnet.

robuste, reconnaît Pascal, qui inspire confiance. Ses aménagements intérieurs sont bien conçus et CNOI, qui a immédiatement adhéré à notre projet, a réalisé toutes les petites modifications que nous avons demandées !» Attrayant, car il reste peu de zones, dans le monde, où le plongeur peut avoir l'impression d'être le premier... «Nous n'amènerons qu'un maximum de douze plongeurs à chaque voyage, précise Pascal. Pas question de dénaturer le site ou de perturber la vie sous-marine ! A chaque plongée, on voit des requins, des raies, des tortues, d'énormes carranges, des barracudas ou des thons ! C'est un site de plongée exceptionnel, et nous le maintiendrons à ce niveau !» Enfin, c'est viable, car le coût d'opération d'un bateau comme La Curieuse n'a rien à voir avec celui des paquebots de luxe qui proposent ce genre de croisières autour des Maldives, en Mer Rouge ou au Mexique. «Cela nous permet de proposer un tarif très étudié... et donc très attractif !» Déjà, le projet est entré dans sa phase concrète. La Curieuse vient de faire une première croisière «test» à Saint-Brandon. «Nous avons plusieurs objectifs, explique Pascal. D'abord, poser les 6 tonnes de

mouillages que nous avons préparés. Ces mouillages serviront à tout le monde et viendront limiter l'impact sur les coraux.



Saint-Brandon, une impression de bout du monde...

Ensuite, nous voulions vérifier que les sites de plongée que nous avons repérés tenaient bien leurs promesses... et c'est le cas, croyez-moi !!! Quelles plongées !!! Jamais plus profond que 20 mètres, ce qui élimine les causes de la plupart des accidents possibles, et toujours avec une vie sous-marine incroyable ! Ensuite, nous voulions vérifier le niveau de confort de la vie à bord... Et c'est vraiment bien... D'autant que, pendant le séjour à Saint-Brandon, on peut descendre du bateau, marcher sur le sable, organiser un dîner sur la plage, etc... Enfin, nous sommes allés chercher des images pour faire la promotion de cette croisière... Nous avons avec nous un photographe reconnu, un vidéaste expérimenté et un drone...»

Les réponses commerciales semblent excellentes et, lors du dernier Salon de la Plongée, à Paris, Saint-Brandon a vivement intéressé les tours opérateurs spécialisés... d'autant que les Kite Surfers pourraient également profiter de l'aubaine...

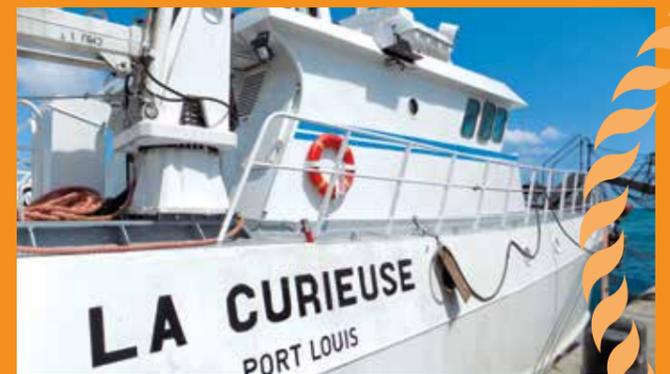


Une destination privilégiée pour plongeurs et pêcheurs.

## UN NAVIRE POLYVALENT

La Curieuse est un navire de 25 m, de type chalutier de pêche arrière, de 300 tonnes en charge. Les principales activités possibles sont : l'hydrographie côtière, le chalutage, la biologie marine (ichtyologie, plancton, krill, benthos...), l'océanographie physique (températures, salinité etc...), le soutien aux opérations scientifiques terrestres (transport de matériel et de personnels, maintenance de stations «observatoires» permanentes du type stations climatologiques), le soutien aux opérations logistiques terrestres (ravitaillement et entretien des refuges), la géologie (dragage, carottages), l'aide aux capacités de plongée (compresseur, caisson hyperbare, scooteur sous-marin).

Sources: www.taaf.fr



# LE KARIHANI, LIVRÉ À MAYOTTE

A l'instar du Polé, le Karihani a quitté nos quais pour rejoindre son port d'attache, à Mayotte. Comme son jumeau, le Karihani transportera véhicules et passagers entre les îles mahoraises, offrant à la population un service essentiel ! Si nous n'avons pas tous travaillé directement à la construction de ces amphidromes, nous sommes tous concernés par le destin des bateaux que nous construisons ! C'était un peu le message de la sortie en mer que nous avons effectuée sur le Karihani, le 12 avril, un peu avant son départ pour l'île française du Canal du Mozambique. Nous étions 184 à bord, de tous les métiers et de tous âges... pour un moment de détente et de joie !



Emmanuel Leroy dans le siège du commandant, sous le regard de Rivaltz d'Hotman de Villiers.



La baie de Port-Louis, depuis la passerelle du Karihani.



A bord, détente et bonne humeur.



Balade en mer sous un beau soleil.



Les premiers passagers du Karihani.



184 personnes à bord !



## LE FLORÉAL EN ARRÊT TECHNIQUE MAJEUR À CNOI

**Cela surprend toujours un peu nos visiteurs, quand ils voient un bâtiment de la marine militaire française amarré à notre quai ou dans notre cale sèche... Pourtant, la Marine Nationale a établi, avec notre chantier, une véritable relation de confiance et de partenariat. Lors du dernier arrêt technique majeur de la frégate Floréal, son commandant, Benoît Deschamps, nous a expliqué les raisons qui avaient poussé la marine française à choisir Maurice pour l'entretien de ses navires basés à la Réunion.**

«Il n'y a pas, sur place, à la Réunion, explique le commandant Deschamps, de bassin assez grand pour y effectuer un arrêt technique majeur. Le choix était donc simple : remonter en France métropolitaine ou trouver, le moins loin possible, un chantier naval performant. Avant la création du Chantier Naval de l'Océan Indien, nous avons travaillé avec Dubaï, Djibouti et l'Afrique du Sud. C'était moins loin que la métropole, mais cela restait encore assez éloigné de notre port d'attache. Quand CNOI a lancé ses opérations à Maurice, cela répondait à notre approche, qui visait à trouver une solution au plus près de la Réunion...» Cette proximité, avantageuse pour notre chantier, n'aurait toutefois pas suffi. Un appel d'offres, aux conditions techniques particulièrement rigoureuses, a donc été lancé. Remporté par CNOI !



La coopération est parfaite, entre le personnel de CNOI et les marins français.

Quand les frégates de la Réunion viennent donc chez nous, c'est pour un programme d'intervention assez lourd... «Il y a, explique l'officier commandant le Floréal, trois niveaux de maintenance. Il faut bien comprendre qu'un navire de ce type, qui mène une vie opérationnelle intense, est un peu comparable à un bloc de glace qui fond lentement en permanence... En ce moment, le Floréal est à Maurice pour un arrêt technique majeur, programmé pour être effectué tous les trois ans.» Déjà bien avancé, au moment de cette interview, cet arrêt technique majeur n'avait, semble-t-il, pas révélé de mauvaises surprises. «L'équipage qui conduit le bateau est aussi celui qui le répare et le maintient, au quotidien. Il connaît donc parfaitement tous les recoins du navire. Et nous avons donc une idée précise de son état réel. Les interventions menées ici ont très largement confirmé nos appréciations.»

Que la frégate soit en mer ou en cale sèche, le commandant en assume la totale responsabilité Administrativement, il est d'ailleurs considéré comme un chef d'organisme public. A ce titre, il est donc personnellement responsable du bateau – et de tout ce qui peut lui être rattaché : armements, électronique, etc., de la protection des travailleurs (marins et ouvriers) et de la logique d'intervention ! Mais d'autres intervenants participent à ce type d'arrêts techniques de longue durée. Des personnels techniques délégués par les fournisseurs de la Marine nationale peuvent intervenir sur les équipements fournis par leurs firmes (le motoriste, par exemple, peut envoyer des mécaniciens. Des radaristes ; ou d'autres techniciens peuvent intervenir sur les équipements électroniques du bord, etc.). La maîtrise d'œuvre

et la coordination de toutes ces opérations est confiée à STX, le service industriel de la Marine, alors que la maîtrise d'ouvrage, et donc la supervision et la validation technique de l'ensemble des interventions, dépend du Service de soutien à la flotte (SSF). S'y ajoutent, les cadres, techniciens et ouvriers du Chantier naval, ainsi qu'une partie de l'équipage, maintenue en fonction pendant les travaux... «Tout cela représente une organisation assez complexe, reconnaît le commandant Deschamps, et il est donc essentiel de parler le même langage. Et ici, à CNOI, nos interlocuteurs ont la même culture technique que nous... Cela facilite vraiment la coopération. Ils connaissent nos procédures, prennent en compte nos impératifs particuliers et sont formés sur nos matériels... Nous travaillons avec CNOI en totale confiance, et depuis longtemps !!! Enfin, j'ajouterai que la logique industrielle et commerciale de ce chantier privé, pousse les équipes de CNOI à travailler sur un rythme très soutenu... ce qui contribue à limiter les périodes durant lesquelles nos frégates sont immobilisées. C'est très important, pour des bateaux comme les nôtres, qui doivent accomplir de très nombreuses missions dans une zone océanique particulièrement vaste !»



Cet arrêt technique programmé concernait toutes les parties du bateau.

Ces escales mauriciennes ne sont donc pas des vacances pour les marins ! Et le commandant du Floréal insiste sur ce point : «je sais bien que, depuis la Réunion, ou encore davantage depuis la France métropolitaine, l'idée de passer plusieurs mois à Maurice peut apparaître comme de véritables vacances... Croyez-moi, ce n'est pas le cas ! Je dirai même que c'est presque plus dur pour nos équipages, que quand nous sommes en mer. Ce que je veux dire, c'est que tout le monde, les épouses, les conjoints, les enfants, la famille... tout le monde comprend bien que l'on ne reverra pas le marin pendant qu'il est en mer... mais ne pas le revoir alors qu'il est à terre, à tout juste trois-quarts d'heure d'avion de la Réunion... c'est parfois plus difficile. D'autant que, je le redis, le rythme imposé par CNOI est vraiment intense !»



Une étape importante dans la vie du bâtiment.



Le commandant Deschamps supervise les travaux.

Il serait également illusoire de penser que les impératifs de sécurité sont moins exigeants ici... «L'île Maurice n'est pas considérée comme un territoire spécialement dangereux, admet Benoît Deschamps. Le contexte local ne présente pas de menaces particulières... Mais les dernières années ont démontré que la menace doit être considérée d'un point de vue global ! Des terroristes peuvent vouloir frapper les intérêts français partout dans le monde... et donc, pourquoi pas, à Maurice ? De plus, les risques d'espionnage sont toujours possibles... Donc, malgré les relations d'amitiés entretenues depuis toujours par la République de Maurice avec la France, et malgré une situation locale tout à fait apaisée, nous ne pouvons pas nous permettre de réduire nos mesures de sécurité... C'est une contrainte supplémentaire, qui est naturelle pour nous... et que CNOI a su intégrer dans son mode de fonctionnement.»



Le Floréal, prêt à quitter la cale.

“ Nous travaillons avec CNOI en totale confiance, et depuis longtemps. ”

## UNE REFONTE TOTALE DE TOUS LES SYSTÈMES DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES

L'année dernière, le Nivôse, qui est l'un des «sisterships» du Floréal, et qui est aussi basé à La Réunion, a connu un important incendie à bord. Une série de dysfonctionnements et de pannes simultanées ont empêché les systèmes de détection et d'extinction automatiques de jouer leurs rôles...et le navire a bien failli être perdu ! «L'incendie s'est déclaré en pleine mer et aurait pu avoir des conséquences dramatiques, reconnaît le commandant du Floréal. Sans l'inventivité de l'équipage, qui a trouvé des solutions inattendues, le bateau aurait sans doute été perdu ! Au lieu de cela, il est rentré à bon port et aucune perte humaine n'est à déplorer ! Dans de telles circonstances, c'est une conclusion exceptionnelle, qui met en lumière l'excellence de nos équipages...»

Mais cet incendie a également eu d'autres répercussions : «toutes les frégates de la même catégorie, et donc également le Floréal, ainsi que tous les bateaux équipés des mêmes systèmes électroniques font l'objet d'une refonte totale de leurs systèmes de lutte contre les incendies. Ensemble, nous avons reconstitué toutes les phases de l'incident et trouvé de nouvelles parades, avec des réponses à chaque risque de panne, qui sont doubles ou triples». Ce principe de redondance des systèmes est vital sur un navire militaire qui a pour vocation à participer à des combats, et donc à subir d'éventuels dommages, mais qui doit être en mesure de poursuivre sa mission le plus longtemps possible... Et c'est à CNOI que le Nivôse et le Floréal ont été équipés de leurs nouveaux systèmes anti-feu...



La frégate embarque un hélicoptère Panther.



Le Floréal en mer.



En mission de surveillance des pêches.

## DE NOUVELLES EMBARICATIONS POUR LE FLORÉAL

Au cours de son arrêt technique majeur, le Floréal a également reçu de nouveaux équipements.

Nous ne saurons évidemment pas si la frégate basée à La Réunion a reçu de nouveaux systèmes d'armes ou intégré de nouveaux équipements de guerre électronique... mais le commandant Deschamps a bien voulu expliquer que le nouveau beaussoir installé sur le pont, allait permettre à la Frégate de recevoir des embarcations plus variées et plus importantes. Ces équipements sont spécialement destinés aux commandos embarqués et qui peuvent être amenés à opérer des contrôles de navires ou même à prendre d'assaut un bateau hostile, comme ce fut parfois le cas lors des missions anti-piraterie, au large de la Somalie...



Les commandos du Floréal ont reçu de nouvelles embarcations rapides.

## Ils nous ont rendu visite

### L'AMBASSADEUR DE FRANCE NOUS A RENDU VISITE

À plusieurs reprises, lors de rencontres fortuites, l'ambassadeur de France, M. Gilles Huberson, avait émis le désir de visiter nos installations... Il ne restait donc qu'à trouver un créneau disponible dans son emploi du temps très chargé. C'est, finalement fin novembre 2016, que son Excellence a pu venir au Chantier de l'Océan Indien, accompagné de M. Jérôme Chastenet, conseiller économique de l'ambassade. Energique, simple et souriant, le diplomate a manifesté sa surprise – et son approbation – en constatant que la frégate française Floréal était en escale technique chez nous... Admiratif de la réussite de notre entreprise, M. Gilles Huberson s'est promis de citer CNOI, comme l'exemple parfait d'une «joint-venture» franco-mauricienne florissante. Obligé de visiter notre Chantier naval au pas de charge, l'ambassadeur de France s'est engagé à passer régulièrement chez nous, afin de voir nos nouvelles réalisations...



### MADAME LA PRÉFÈTE DES TAAF AU CHANTIER

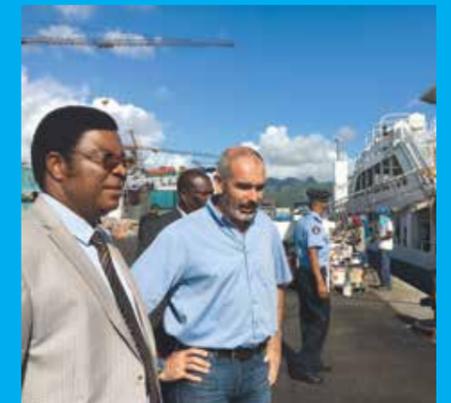
Chargée d'administrer les possessions françaises les plus australes, Madame Cécile Pozzo di Borgo est le préfet des Terres australes et antarctiques françaises, les «TAAF». C'est, par exemple, sous son autorité que sont placées les Kerguelen, et c'est pour le compte de son administration que La Curieuse s'y est rendue ! Il était donc logique de l'accueillir chez nous, lors de son passage à Maurice. Une visite chaleureuse, qui aura permis de faire le point sur la première croisière de la Curieuse, et de préparer les suivantes.



De gauche à droite: Jérôme Chastenet conseiller économique à l'ambassade de France à Maurice, Thierry Clot, Directeur des Pêches et des questions maritimes pour les TAAF, Madame le Préfet des TAAF, Cécile Pozzo di Borgo, Jean-Yves Ruellou et Franck Piriou

### LE PM TANZANIEN VIVEMENT INTÉRESSÉ !

Venu à Maurice pour y participer à une conférence panafricaine, le Premier ministre de la République de Tanzanie, M. Kassim Makaliwa, a visité, le 21 mars dernier, l'usine de transformation du poisson de Mer des Mascareignes et le Chantier Naval de l'Océan Indien. Surpris par les capacités de construction du Chantier, le chef du gouvernement tanzanien s'est aussi montré très intéressé par l'amphirôme. D'après M. Makaliwa, ce type de bateau correspond exactement aux besoins de son pays, tant pour la navigation intérieure, sur les lacs et les fleuves, que pour assurer la navette entre Zanzibar et le continent... D'intéressants contacts pourraient donc se nouer entre les autorités tanzaniennes et le Chantier...



Le PM tanzanien a immédiatement perçu l'intérêt que pourrait représenter un amphirôme comme le Karihani pour son pays !



## LA PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE EN VISITE À CNOI



La Présidente de la République de Maurice, Mme Aminah Gurib-Fakim, nous a fait l'honneur de sa présence, ce vendredi 14 Avril 2017. Ayant déjà entendu parlé de notre Chantier et de nos métiers, Mme la Présidente a tout de suite répondu de façon positive à notre invitation de venir découvrir le *Karihani* avant son départ.



À son arrivée à CNOI, la Présidente de la République a été accueillie par M. Jan Boullé, Président du Conseil d'administration d'IBL et MM. Jean-Yves Ruellou et Franck Piriou.

Mme Gurib-Fakim a pu voir de près nos installations et apprécier notre savoir-faire. Elle s'est montrée impressionnée par ce que nous étions en train de construire, mais aussi de savoir quels étaient nos clients pour les réparations.

Mme la Présidente après avoir traversé le Chantier, est ensuite montée à bord du *Karihani*. Elle s'est déclarée fière de voir ce que nous étions en mesure de faire à l'île Maurice et de savoir que CNOI était reconnu dans la région.

Elle a quitté le Chantier en nous exprimant tous ses vœux pour une bonne continuation et pleins succès 🍀

