

CNOI

CHANTIER NAVAL
DE L'OCEAN INDIEN LIMITED

CARÈNES AUSTRALES

Publication officielle et gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien - N° 9 - Oct 2011



Spécial 10ème anniversaire

Dix ans de réalisations

En une décennie, le Chantier Naval de l'Océan Indien (CNOI) a gagné son pari et s'est effectivement imposé comme un partenaire essentiel de l'activité maritime régionale. Quelques chiffres permettent de mieux visualiser le chemin parcouru au cours de ces dix premières années...

1 5 bateaux ont été construits au Chantier alors que, dans le même temps, plus de 300 ont effectué un arrêt technique à sec dans notre cale sèche ou sur notre élévateur ! Dans la construction, comme dans la maintenance, notre savoir-faire est aujourd'hui unanimement reconnu et la confiance que nous témoigne la Marine Nationale française en est l'illustration. Régulièrement, les frégates de plus de 90 mètres, basées à la Réunion, viennent ainsi visiter notre cale sèche pour d'importantes opérations de maintenance totalisant plus de 60 000 heures de travail à effectuer en deux mois !

Notre politique visant à privilégier la formation de nos équipes et les promotions internes, a également fait ses preuves. Pour la première fois, en 2011, nous allons passer le cap des 460 000 heures de travail (jusqu'à là, notre meilleure année s'établissait à 400 000 heures, en 2006) !

Ces résultats, particulièrement encourageants, ne signifient pas, pour autant, que nous avons atteint notre pleine et entière capacité ! Des marges de progression importantes peuvent encore être dégagées...

L'optimisation du Synchronlift, a permis de multiplier la charge de travail de cet outil par quatre et devrait encore progresser dans les prochaines années.

Nos activités de négoce au service de tous les

acteurs maritimes ont également connu un bel élan en multipliant par cinq leurs résultats au cours des trois dernières années.

Les partenariats que nous venons de conclure et qui font de CNOI le distributeur exclusif, dans la zone, de produits aussi réputés que les propulseurs hydrauliques Schottel et les revêtements d'Altex Coating nous ouvrent, également, de belles perspectives.

Nous abordons donc avec confiance et optimisme la décennie suivante.

Né, il y a dix ans, d'un partenariat paritaire entre les Chantiers Piriou (France) et IBL (Maurice), CNOI est aujourd'hui arrivé à maturité. Les récentes restructurations de l'actionariat de notre compagnie n'ont d'ailleurs provoqué aucun bouleversement et ont simplement consacré l'autonomie de notre compagnie. Ainsi, et même si nous entretenons toujours des relations privilégiées avec le groupe Piriou, IBL est aujourd'hui notre principal actionnaire (avec 60% des parts, les 40% restantes ayant été réparties au sein de l'équipe de management du Chantier).

Merci à tous ceux, employés, clients, fournisseurs et partenaires qui, au cours de ces dix premières années nous ont accompagnés dans cette formidable aventure !



Carènes Australes

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

Directeur de Publication :

Jean-Yves Ruellou

Rédaction :

Véronique Garrioch,

Laurent Dubourg

Mise en page:

mataora-design.com

Impression :

Caratère Ltée

Baie du Tombeau, Ile Maurice

Crédits photos :

Véronique Garrioch, Franck

Piriou, DR

Un démarrage ardu

« CNOI a été la première entreprise du groupe IBL à avoir une activité industrielle, jusque-là nous étions axés essentiellement sur le commerce » raconte Patrice d'Hotman de Villiers, ancien CEO du groupe mauricien et à l'origine de l'implantation du Chantier à Maurice. Il a fallu effectivement attendre plus de 5 ans avant que le premier coup de pioche puisse être donné. Avec l'ancien CEO, François de Gersigny, COO d'IBL mais aussi Directeur et Chef de projet du Chantier, ont accepté de partager leurs souvenirs de cette époque.



L'étanchéité de la cale, avant la mise en place de la porte, s'est faite par la pose de pales-panches.

« Il faut retourner en arrière, en 1995, » se remémore Patrice d'Hotman. « A l'époque, il n'y avait qu'une seule usine de thon : Mauritius Tuna Fishing & Canning. IBL était actionnaire à 50% avec Mitsubishi. Nous faisons à la fois de la pêche et de la transformation. Mais cela ne nous empêchait pas d'acheter aussi avec les armateurs européens qui pêchaient dans la zone et notamment avec les Français. Je souhaitais que Maurice devienne un port qui attirerait les thoniers ici... Yves CARIOU, qui nous vendait du poisson, m'a alors parlé du Chantier naval Piriou à Concarneau qui souhaitait, de son côté, avoir une implantation dans l'Océan Indien. C'est grâce à lui que j'ai rencontré Guy Piriou.

Le Chantier Piriou avait alors à son actif la construction d'un certain nombre de thoniers qui avaient choisi l'Océan Indien comme zone de pêche. Commercialement, il était important que ce Chantier puisse proposer

à leurs clients, un suivi **TECHNIQUE ET DES MOYENS DE CARENAGE**, sans qu'ils aient à remonter à Concarneau pour cela, perdant ainsi de précieux jours de pêche. « Guy cherchait un chantier d'appoint pour les thoniers qu'il construisait. Maurice était en compétition avec la Réunion, les Seychelles et Madagascar... et c'est finalement notre île qui l'a emportée », explique Patrice d'Hotman. L'intérêt de ce partenariat s'inscrivait dans le cadre du projet global de créer un pôle Seafood à Maurice, avec la construction de quais de débarquement, de chambres froides et de la création d'une autre usine de thon : Thon des Mascareignes. Un chantier naval, dans ce contexte de développement, était un « must » absolu.

« J'ai déposé le dossier à la Marine Authority le 23 décembre 1996 », dit Patrice d'Hotman, sans la moindre ombre d'hésitation quant à la date. Cela a pris 5 ans pour que nous obtenions finalement une parcelle de terrain à peu près convenable ». Au début, le premier terrain

était situé à côté du terminal sucrier. Un emplacement immédiatement controversé par les opérateurs. Par la suite, un 2e terrain fut proposé à côté de l'actuelle centrale électrique.

« Ils nous ont donné un petit triangle d'un arpent », raconte François de Gersigny. « La forme du terrain elle-même était difficile. En plus, comme il manquait de tirant d'eau, il fallait draguer... Guy Piriou s'attendait à ce que le Gouvernement prenne en charge au moins une partie des travaux d'infrastructure, notamment pour la construction des quais. Nous lui avons expliqué qu'à Maurice, nous ne devons compter que sur nous-mêmes, contrairement à ce qui se passait en France ».

Le dragage devait se révéler plus compliqué qu'il n'y paraissait : toutes les estimations de coûts dépassaient le budget initial. L'équipement, en lui-même coûtait extrêmement cher !

« Un après-midi en rentrant chez moi à Riambel, j'ai vu un 'dredger' opérant devant



Pendant une année, CNOI, c'était d'abord et avant tout un vaste chantier en constante évolution.

une des maisons sur la mer. Quand je m'enquière de lui, j'apprends que c'est un appareil en leasing... que j'ai finalement pu racheter à un quart de ce que cela aurait coûté autrement. Nous étions enfin en mesure de commencer les opérations de dragage ». De nouvelles péripéties devaient avoir lieu (voir plus loin l'interview de Rivaltz d'Hotman) par la suite.

La première phase du projet comprenait la construction de : 135 mètres de quais, un atelier de fabrication de 10000m2 et une rampe (slipway). Le dragage, tout en creusant pour assurer le tirant d'eau permettait en même temps de combler le

terrain et de gagner ainsi sur la mer.

« Je me rappelle avoir été un samedi matin au chantier », raconte Patrice d'Hotman. « Ils avaient installé les pales planches et vidé l'eau... J'ai eu un choc en voyant qu'il n'y avait que du corail et que cela allait être encore plus difficile de draguer étant donné qu'on tombait sur du dur ! ». Mais rien n'aurait pu entamer l'enthousiasme et la détermination de l'équipe menée par Rivaltz d'Hotman.

La première phase devait durer un an : de mai 2000 à mai 2001. Mais elle n'était pas terminée que déjà la deuxième était envisagée et commença le 1er octobre de la même année. « Par rapport au marché

potentiel que représentaient les thoniers européens dans l'Océan Indien mais aussi la marine française, il fallait absolument un bassin de radoub », explique Patrice d'Hotman. « Le plus gros bateau dans la région était le Marion Dufresne, qui fait 122 mètres de long, donc nous avons conçu la cale sèche afin de pouvoir l'accueillir ». La décision est prise, le bassin ferait 130 mètres de long par 27 de large avec une profondeur de 10 mètres ! « Il y a eu des scènes épiques entre Guy Piriou et Edgar Julienne, alors ingénieur chez General Construction. Guy voulait tout faire comme à Concarneau mais ici les choses étaient très différentes... ».

« Plus personne ne faisait plus des 'graving docks' », explique François de Gersigny, « mais nous on a décidé d'utiliser cette méthode pour construire la cale sèche. On était sur un sol très instable et il a fallu fouiller profondément pour tomber sur du corail. Mais l'eau remontant constamment, on a été obligé de pomper 24h/24 ». La deuxième phase comprenait aussi l'extension des quais à 250 mètres. Cela nécessita de nouveaux travaux de dragage, qui permirent en même temps de combler du terrain et de gagner encore sur la mer. A la fin de la 2e phase, la superficie du Chantier était de 4 hectares... une sacrée différence avec le terrain initial !

Au fil des années, des réparations et des constructions de bateaux, la rampe initiale devait montrer ses limites, alors que la cale sèche avait un taux de remplissage proche des 100%. La clientèle allant en



Partout, l'eau affleurait.



Le dragage en vue de l'extension des quais.



Mise en place de la plateforme de l'élévateur.

augmentant, l'extension des quais s'imposait aussi. « Nous avons décidé de procéder à l'acquisition d'un élévateur à bateau, que nos équipes installeraient à l'emplacement même de l'ancien slipway », explique Jean-Yves Ruellou, directeur Général de CNOI. « De 250 mètres, nos quais sont passés à 350 mètres. Aujourd'hui, notre élévateur

nous permet la mise à sec de bateaux allant jusqu'à 1400 tonnes. Nous espérons que dans un avenir proche, nous serons en mesure de récupérer le terrain occupé actuellement par le stockage du charbon, afin de pouvoir en faire un parking à bateaux ».

Quand on demande à François de Gersigny comment il décrirait le Chantier

naval, il dit avec beaucoup d'émotion : « c'est la plus belle expérience de ma vie et la plus réussie ». Quant à Patrice d'Hotman, il est fier de CNOI : « Cela a contribué à ce qu'on ait du poisson débarqué directement à Maurice et à faire du Seafood Hub, ce qu'il est aujourd'hui ! CNOI a un avenir très très prometteur ! »



Opérations de dragage par pelleteuse pour le nouveau quai.

Rivaltz d'Hotman: souvenirs d'un pionnier

S'il y en a bien un qui a vécu chacune des étapes de la construction du Chantier, c'est de CNOI avant même que le premier coup de pioche ne soit donné. Et les coups de

« **A** l'époque, se souvient-il, j'avais quitté le commandement du *Mauritius Pride* pour aller travailler avec Patrice d'Hotman et m'occuper des bateaux de pêche de *Mauritius Tuna Fishing & Canning*. Il y en avait 3 : le *Lady Sushil 1* et 2 et le *Cirné*. Très rapidement, Patrice décide qu'il fallait faire des travaux pour modifier le *Lady Sushil* et y mettre un équipage français. Nous n'avions qu'un petit atelier et c'est là que je me suis rendu compte de la valeur ajoutée qu'apporterait un vrai chantier naval. » La suite on la connaît, avec l'enchaînement des négociations et le début des travaux. « Grâce à François de Gersigny, on avait pu trouver une drague... Elle nous a causé bien des soucis car elle a coulé à deux reprises ! Je travaillais à partir d'un container, avec une équipe d'une dizaine d'ouvriers, pour la première phase du projet. Parallèlement, il y avait aussi une dizaine d'employés du futur chantier naval qui sont partis à Concarneau pour commencer leur formation ».

Il fallait faire vite car alors même que le hangar de construction n'était pas achevé, CNOI avait déjà sa première commande pour la construction d'un crevettier de 26 mètres pour Madagascar, le *Maningory*. Le baptême de celui-ci devait d'ailleurs avoir lieu, quelques mois plus tard, en même temps que l'inauguration du Chantier.

« La construction de la cale sèche a été un autre grand moment avec de nombreux



Le creusement de la cale sèche



La porte étanche de la cale a été construite et assemblée sur place.



Le capitaine François Brousse de Gersigny.

notre Dock Master, le Capitaine Rivaltz d'Hotman de Villiers. Il a participé à la création pioche sous sa supervision, il y en a eu !

rebondissements. Mais ce que je n'oublierai jamais, c'est la mise à sec de mon premier bateau ! » Souffrant, Rivaltz ne pouvait néanmoins pas ne pas le faire ! De nombreuses personnes étaient venues pour assister à cette première dans la vie d'un Chantier et il était impossible de repousser ce moment ! Ce premier bateau était le Mahé de Labourdonnais, un des remorqueurs de la Mauritius Ports Authority. Coïncidence amusante, quelques années plus tard, après la construction du Synchrolift, c'est ce même bateau qui devait avoir la primeur de l'élévateur. Depuis ce premier bateau dans la cale sèche, Rivaltz a mis à sec pas moins de 300 bateaux... Et tout cela sans la moindre anicroche et toujours avec la plus grande précision. Mais chut, comme tout marin qui se respecte, Rivaltz croise les doigts... pour les dizaines d'autres bateaux à venir !



Premiers tests pour la cale sèche...



Opérationnelle, la cale sèche est vite devenue un atout majeur du Chantier.

La cale sèche inaugurée 18 mois après CNOI

A peine dix-huit mois après l'inauguration du Chantier, ce fut au tour de la cale sèche d'entrer en opération. Le vendredi 25 avril 2003, une cérémonie officielle, présidée par le Premier ministre de l'époque, Sir Anerood Jugnauth, est venue consacrer cet important événement.



Jacques de Chateauevieux, Jean-Yves Ruellou et Patrice d'Hotman, lors de l'acte de naissance du CNOI.

La construction de cet équipement indispensable qu'est la cale sèche, avait été décidée dès la conception du Chantier Naval de l'Océan Indien. Les travaux avaient d'ailleurs débuté dès la prise d'activité du Chantier. Profonde de 10 mètres, longue de 130 et large de 27, la cale sèche de CNOI a été conçue pour recevoir des navires de 8 à 9 mètres de tirant d'eau. Il s'agissait, en premier lieu, de fournir aux thoniers une plateforme technique apte à leur proposer le plus large éventail possible de prestations, de l'escala de maintenance programmée à l'intervention d'urgence après avarie...

Par ses dimensions, la cale de CNOI venait également combler une lacune des installations portuaires mauriciennes: la seule autre cale sèche du pays, par ses dimensions modestes, ne répondait effectivement pas aux nécessités des nouvelles ambitions mauriciennes en matière de pêche et de transformation des produits de la mer, concrétisée par la création du Seafood Hub.

Régionalement, elle venait compléter les possibilités déjà offertes par les cales de Diego Suarez (au Nord de Madagascar), de Durban (Afrique du Sud) et les installations des Seychelles. Comme l'expliquait alors

Jean-Yves Ruellou, Maurice, bien que plus éloignée que les Seychelles des zones de pêche, pouvait offrir aux armateurs un environnement technique, logistique, économique, politique et social plus attrayant. Les contraintes administratives et douanières pesant sur les équipages sont, en outre, moins lourdes ici qu'en Afrique du Sud. Enfin, et même si la cale de Diego Suarez est bien plus grande que celle de Port-Louis, la direction de CNOI a toujours estimé que la compétence reconnue des Chantiers Piriou viendrait rapidement compenser cette infériorité apparente...

Un peu plus de huit ans après l'inauguration de la cale sèche, force est de constater que le pari est largement gagné! Non seulement les thoniers, à qui cet équipement était initialement destiné, ont effectivement répondu présents, mais bien d'autres clients tirent profit de cette installation. C'est notamment le cas de la Marine nationale française qui y programme la maintenance de ses navires basés à la Réunion, dont ses deux frégates, Floréal et Nivose! Le contexte international est encore venu renforcer la pertinence de la position mauricienne: la piraterie qui sévit de plus en plus loin au large de la Somalie, atténuée en effet grandement l'attractivité des

Seychelles et de Madagascar, trop proches des zones d'activités des pirates...

Notons également que la construction de la cale, supervisée par Alan Pike (Site manager) et Yvon Jeannes (Chef de chantier), a également permis aux équipes du Chantier d'acquérir un bagage technique important! De la conception de la cale à la construction de la lourde porte étanche qui ferme la cale, ce sont des savoir-faire nouveaux, et largement utilisés depuis, qui ont été mis en oeuvre.

Au soir du 25 avril 2003, lors de l'émouvante cérémonie présidée par le Premier ministre, c'est d'ailleurs sur cette réussite





Le Premier ministre Sir Anerood Jugnauth, inaugurant officiellement le Chantier.

humaine que devait s'attarder Sir Anerood Jugnauth qui notait, avec justesse, que le management de CNOI privilégiait la formation interne et garantissait ainsi à ses employés une progression constante au sein de l'entreprise. Un constat qui faisait écho aux vœux qu'il avait lui-même émis, dix-huit mois plus tôt, lors de l'inauguration

du chantier, le 25 octobre 2001, de voir cette entreprise, née d'un partenariat franco-mauricien, contribuer au renforcement des compétences locales. Les représentants des Chantiers Piriou de Concarneau et Patrice d'Hotman, le CEO d'IBL, en avaient pris l'engagement et la direction de CNOI en a fait son credo!

25 octobre 2001

Le Maningory déjà presque achevé

C'est une situation quelque peu originale que présentait le Chantier Naval de l'Océan Indien au soir de son inauguration: un premier bateau était déjà en cours de finition! Commandé par la compagnie malgache Réfrigépêche, le Maningory, un crevettier de 28 mètres était, en effet, presque déjà achevé et allait être livré, en décembre, à son armateur. "Nous avons mené une double construction," se souvient Franck Piriou, Directeur commercial de CNOI: "nous construisions, en même temps, le Maningory et le grand hangar dans lequel ont été construits, depuis, toutes les coques du Chantier." Les personnalités invitées à la soirée inaugurale du Chantier ont donc eu, sous les yeux, un premier exemple des futures productions du Chantier et du savoir-faire de ses équipes. Une démonstration qui a fortement impressionné les nombreux invités.



La marraine du Maningory et son époux, avec l'armateur Guy Bernardeau et Madame.

Le défi de la construction navale

Si le premier succès du Chantier fut de convaincre les armateurs de faire effectuer Afrique du Sud, le jour même de son inauguration officielle, CNOI livrait le premier commandé par la société Réfrigépêche Cela faisait alors une trentaine d'années cette première décennie, plus d'une quinzaine d'embarcations ont ainsi vu le jour au la surveillance des pêches, un caseyeur...



Le Manigory.



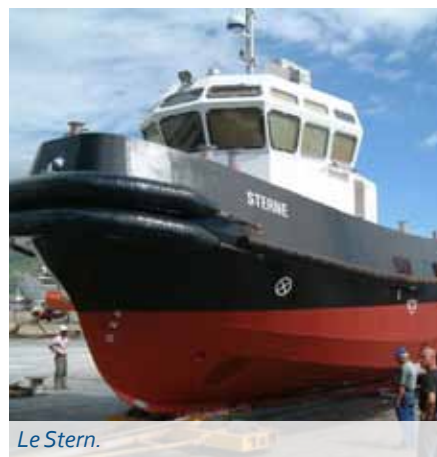
L'Austral.



Un skiff de l'Avel Vor.



Le Kersaint.



Le Stern.



Un skiff en construction pour l'Avel Vad.



La barge Ti Betty.



La barge Biwi.

la maintenance de leurs bateaux de pêche à Maurice, plutôt qu'à Madagascar ou en bateau construit sur place. Il s'agissait du Maningory, un crevettier de 28.50 mètres, qu'aucun navire de cette importance n'avait été construit à Maurice! Au cours de Chantier ! Ce sont des skiffs, une barge, un bateau de dépollution, un patrouilleur pour



Le Bigouden.



Skiff pour Via Mistral.



Le Via Euros.



Le patrouilleur Atsantsa, livré à Madagascar pour la surveillance des pêches.



Le Cap Ste Marie.



Dépollueur construit pour le port de Port-Louis.



La Fiovota.

Dix ans de fidélité

Parmi les nombreux clients du Chantier, trois nous ont accompagnés fidèlement pendant ces dix premières années. Antoine Tanguy (CMB), Jean-Pierre Kinoo (Cap Bourbon) et Peter Stevens (Austral Fisheries) ont bien voulu nous livrer leurs témoignages.

Antoine Tanguy: Le premier thonier du chantier

La première réparation d'un thonier date de juin 2002. Il s'agissait de l'Avel Vor qui, après une collision à port Victoria, avait réalisé des travaux de chaudronnerie à flot mais ce n'est qu'après la mise en service de la cale sèche que le premier thonier français est venu au Chantier pour un arrêt technique complet. Il s'agissait du STERENN de la société CMB. Antoine Tanguy, aujourd'hui superintendant de l'armement CMB, nous raconte sa première collaboration avec le Chantier.

« La première fois que j'ai bossé avec eux, c'était en 2003, se souvient-il. Le Kersaint de Coetnempren avait alors besoin d'un nouveau skiff. Quand par la suite je suis passé à CMB, en 2005, nous sommes venus avec le Torre Giulia. CNOI était encore un petit chantier à l'époque. Jusque-là, nous faisons nos arrêts techniques

surtout à Dubai, en Afrique du Sud... Quand nous sommes venus ici, j'avais l'impression que nous apportions beaucoup au Chantier. Ils n'avaient pas encore toute cette expérience qu'ils ont maintenant ! ».

En 2005, il faut savoir que l'équipe n'était alors constituée que de 150 employés et que tous les services de réparation n'étaient pas encore disponibles. La deuxième phase était terminée et les équipes se renforçaient graduellement.

« Le Chantier a acquis tellement d'expérience depuis ! Ils sont vite devenus performants et depuis 2006 nous sommes sereins lorsque nous venons ici. Les Français et les Mauriciens qui travaillent ici sont les mêmes depuis plusieurs années. Ils arrivent même parfois à nous devancer pour nos problèmes ! Tous les corps de métiers fonctionnent très bien avec beaucoup de

cohésion ».

Du coup, CMB, à part un bateau à Diégo en 2007 et un autre à Dubai en 2008 fait l'ensemble des arrêts techniques de ses thoniers à CNOI. En plus, étant situé à Maurice, il ne leur faut que 3 jours de mer, contre une semaine s'ils allaient à Dubai.

Et quand on demande à Antoine Tanguy ce qu'il souhaite à CNOI, il dit : « surtout qu'ils gardent leur bonne humeur ! Cet état d'esprit est aussi ce qui caractérise le Chantier... Surtout, continuez sur la même voie ! »



Antoine Tanguy

Jean-Pierre Kinoo: « On a vu le Chantier se muscler et se structurer... »

C'est en 2002, que le Cap Horn, palangrier de l'armement réunionnais Cap Bourbon est sorti des Chantiers Piriou de Concarneau pour aller rejoindre par la suite sa zone de pêche dans les TAAF. Ce navire qui allait être exposé aux rigueurs et difficultés des quarantièmes rugissants, allait avoir besoin d'un suivi technique régulier. Le tout nouveau chantier mauricien allait pouvoir résoudre ses problèmes !

« A l'époque, le chantier de Madagascar fonctionnait pas trop mal mais il était important pour notre palangrier – le Cap Horn – d'avoir une certaine continuité pour son entretien », explique Jean-Pierre Kinoo, responsable Directeur Général de Cap Bourbon. « Nous pêchons à la palangre de fonds dans les Terres Australes françaises donc nos bateaux souffrent beaucoup et ont des 'maladies chroniques', notamment au niveau des dalots ».

C'est le Cap Horn, en regagnant son port d'attache, qui devait être le premier palangrier à faire une escale technique

à CNOI après sa première traversée. Le bateau de 55 mètres avec ses 30 membres d'équipage fit escale pour 2 jours à Maurice. « Je connaissais déjà Franck Piriou et Youn Jeannes depuis Concarneau et c'était bien de les retrouver ici, à Maurice.

Depuis ce premier arrêt, nous n'avons pas cessé de revenir ! On a vu le Chantier se muscler et se structurer, à la fois au niveau de ses infrastructures et de ses hommes. Pour nous pêcheurs, CNOI a un rôle important à jouer dans cette région et ils ont su s'imposer



Le Cap Horn en cale sèche.

par la diversité de leurs compétences... L'atelier mécanique, avec Benoit et son équipe par exemple, est une référence quand on a un souci!».

Jean-Pierre Kinoo apprécie aussi énormément le fait que l'ensemble du personnel est toujours prêt à aider et à

trouver des solutions conjointement avec leurs clients. « Grâce à l'excellente disposition des gens, on hésite pas à s'ouvrir et à essayer de solutionner des problèmes ensemble, même à distance. Du haut en bas de l'échelle, on a toujours des gens qui répondent et qui n'évitent pas les interrogations... »

« Cela fait neuf ans que nous venons à CNOI. On a pris l'habitude de revenir tous les ans et d'une année sur l'autre nous réservons notre place. On y trouve toujours un accueil chaleureux et une grande disponibilité des gens qui veulent nous aider... »

Peter Stevens : "Mauritius definitely needed something like CNOI.."

Austral Fisheries has also been one of the earliest clients of the shipyard. This Australian Company has chosen Mauritius as its base of operation and having a shipyard located there was part of their decision. Their 2 ships go fishing down in the Arctic waters and considering the sea there, they need reliable and trustworthy repairs for the safety of their crews.

Since when have you been working with CNOI? How did you hear of them and what made you work with them?

Austral has been coming to CNOI for approximately 9 years after being introduced by Michel Desvaux who at the time was the Managing Director of TTS. Michel used to do all the small repairs onboard and also done a lot of work at CNOI when they were busy, then CNOI – incorporated Michel and his team calling it ISOI.

I found Franck to be relatively straight and I know Michel is straight so the relationship was built from there

What were your major achievements with them?

Mainly ship repair and dockings – some very large jobs in replacement of the decking on the Southern Champion to new Hydraulic systems on the Austral Leader II for Potting that could in effect be industry breaking new applications in future fisheries.

We are also planning a 7.8 meter extension of the Austral Leader II in the coming months, actually by the end of 2011.

What's your perception of the team?

My perception of the Team - that's an interesting one – there is a mix of talent in the CNOI team – the Mauritius born tradespersons I have seen grown in their ability and they get better all the time and in some cases I am quite impressed, I think that more responsibility should be given to smaller teams when working.

I do like that there is continual investment in upgrading the facility in both equipment, plant and workability of the yard i.e. new workshops , paving being done, special



Les chalutiers opèrent souvent dans des conditions de mer particulièrement dures.

tools etc. these sort of improvements give confidence to the ship owner that the Yard is serious about the long term, therefore should be supported.

In summary not perfect but then what is, all in all a good team and continually getting better.

Why did you decide to do the extension of your ship? And why did you choose to do it at CNOI?

Why extend the vessel... purely financial benefits to ensure that the asset is being used to its maximum potential within the parameters that we work in.

Why choose the yard. – I have confidence that they can do the job to the standard required by the Classification Society. The price was within the scope of other offers but the added advantage is that we run our operation out of Mauritius and therefore it suits our needs along with the long standing relationship Austral have with the yard (as mentioned prior one has to

support those who you need to support your own operation).

Anything you would like to add...?

The key to success is to ensure that there is a continuity of labour, with the intellectual property that maintains the standard of work, ensuring a high level that encourages return business to be maintained.

I think it is successful because at the time the yard was constructed, Mauritius definitely needed something like CNOI.

I think the drive and vision of the key people will ensure the longevity of CNOI and therefore ensure a secure long term employment opportunity for likeminded people.

I think the Top management understands the importance of long term relationships and harbor them well on the personal level as well as installing confidence through the continual upgrade of the facilities, plant, equipment and site.

Un élévateur unique dans la région

Conçu en 2006 pour désengorger la cale sèche et permettre la mise à l'eau, et donc la construction, de navires plus imposants, le Synchronlift a été inauguré en 2009. Il a très rapidement fait la preuve de son utilité et permis à CNOI d'accroître considérablement son activité.



Le Synchronlift permet de mettre à sec des navires de tous types, jusqu'à 1400T!

Si sa conception a été confiée à Concarneau, l'élévateur à bateau a mobilisé toute l'imagination de l'équipe technique du chantier, qui a dû inventer des solutions techniques inédites. Quelques chiffres permettent de prendre conscience de l'ampleur de la tâche :

- 1 400 pièces d'acier, pour un total de 400 tonnes ont été achetées et découpées en Chine,

- La pièce la plus « légère » accusait une masse de 26 tonnes... et la plus lourde, 42 !

- La plateforme de l'élévateur fait 58 mètres de longueur, pour 15,50 mètres de largeur.

Toutes les compétences du Chantier ont été mobilisées pour parvenir à la mise en place de cet équipement hors-norme ! Yann Jacobee, responsable de la construction

du Synchronlift, se souvient de quelques importantes difficultés qu'il a alors fallu contourner :

« Il nous a fallu apporter des réponses à des questions que nous n'imaginions pas au départ ! Nous avons dû, par exemple, adapter les moyens de soudage parce que nous avons affaire à un acier de forte épaisseur. Nous avons utilisé un procédé nouveau pour nos gars, celui du 'fil fourré'. Nous avons aussi investi dans deux nouvelles machines à arc submergé, ce qui nous a permis d'avancer plus vite, avec un niveau de qualité optimum. »

De la même manière, Yann et son équipe ont dû dessiner et fabriquer les roues qui ont ensuite permis de déplacer la lourde plateforme sur une centaine de mètres, lors de sa mise en place, au millimètre près.

Pour Fabrice Gaudin, responsable électrique, la vérification et le montage final des câblages, des treuils et de leurs boîtiers de commande ont été riches d'enseignements : « tous les organes, explique-t-il, nous sont parvenus démontés, nous avons fait une révision complète avant de les remonter. Cela a été l'occasion, pour mes hommes, d'apprendre beaucoup de choses sur la façon de travailler. Jusque-là, ils n'avaient pas eu l'occasion de faire de grosses installations terrestres. »

Le génie civil qui a permis de construire la darse dans laquelle évolue l'élévateur a aussi représenté un travail complexe, mais l'expérience de la construction de la cale sèche s'y est révélée déterminante.

Depuis sa mise en fonction, en 2009, l'élévateur a amplement démontré son utilité et parfaitement rempli sa mission : désengorger la cale sèche ! Celle-ci est donc désormais réservée aux plus grosses unités (thoniers, navires militaires...). Pouvant mettre au sec des navires d'une longueur pouvant mesurer jusqu'à 60 mètres de longueur pour une masse maximum de 1400 T, le Synchronlift a ainsi largement contribué à l'augmentation de l'activité du Chantier et permis l'embauche de nombreux ouvriers supplémentaires.

Avec plus de 1060 T, l'Austral Leader reste, à ce jour, le bateau le plus lourd mis à sec grâce au Synchronlift.

Et même si l'opération est, aujourd'hui, habituelle, Fabrice Gaudin a raison de rappeler qu'elle n'est ni simple, ni sans risques : « Il faut, en permanence, ajuster la répartition de la charge sur chaque poutre de la plateforme. La charge admissible sur chaque poutre est de 200 tonnes ! D'autant que chaque bateau est particulier à sortir par rapport son centre de gravité. Chaque fois, c'est du cas par cas. »

On notera que, dans cette opération délicate, CNOI travaille régulièrement avec les plongeurs d'ImmerSub, qui aident à positionner exactement le bateau sur les chariots qui supporteront la totalité de son poids une fois hors de l'eau.



L'élévateur est aussi utilisé avec profit pour le lancement de nouvelles unités.



CHANTIER NAVAL
DE L'OCEAN INDIEN LIMITED

Meilleurs Moments





CHANTIER NAVAL
DE L'OCEAN INDIEN LIMITED

Meilleurs Moments

