

CARÈNES AUSTRALES

Publication officielle et gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien - No.12 - Août 2015

DEUX NOUVEAUX
AUSTRALIENS À CNOI



ÉDITO

Sommaire

3. CNOI signe deux nouveaux amphidromes pour Mayotte
4. L'incendie du Nivôse
6. Austral Fisheries agrandit sa flotte
7. Une pilotine pour la MPA
8. Brèves

Une bonne marée...


Les chiffres de l'année sont tombés, et CNOI aura réalisé, en volume de production, sa deuxième meilleure année depuis sa création en 2001. La meilleure année ayant été la précédente... en attendant l'année prochaine !

La précédente édition de Carènes Australes a montré que nous avons eu une année remarquable pour la construction et le réaménagement de bateaux : le Georges Nahouda, Seanergy, le Maria Galanta, les skiffs de CFTO et, pour finir, une pilotine pour le compte de la Mauritius Ports Authority.

Du côté des réparations, nous avons effectué plus de 500 000 heures, avec notamment des carénages importants de thoniers senneurs, mais surtout 3 arrêts techniques majeurs de la marine française, notamment ceux du Malin, du Lagrandière et enfin, du Nivôse.

Cette année a aussi vu le passage du premier thonier senneur coréen.

Nous avons aussi fait nos adieux au Southern Champion, qui a été retiré de la navigation. Ce chalutier australien, de pêche à la légine, faisait partie des premiers bateaux dont nous nous sommes occupés depuis la création de CNOI.

Nous démarrons la nouvelle année avec une excellente nouvelle du côté de la construction : en effet, nous avons obtenu le contrat pour deux nouveaux amphidromes, toujours pour le Conseil Général de Mayotte. Quant à notre carnet en réparations pour 2015-2016, il est déjà prometteur... 

Carènes Australes

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

Directeur de Publication : Jean-Yves Ruellou

Rédaction : Véronique Garrioch,

Mise en page: Pinkart Ltd

Crédits photos : CNOI.

CNOI SIGNE DEUX NOUVEAUX AMPHIDROMES POUR MAYOTTE

Il y a tout juste un an, CNOI avait livré le Georges Nahouda à Mayotte. Cet amphidrome, construit à la suite d'un appel d'offres international émis par STM (Service de Transport Maritime) et le Conseil Général de Mayotte, était le plus grand navire jamais construit chez nous jusque là. Avec l'obtention de ce nouveau contrat, CNOI vient encore repousser les limites.




La construction des nouveaux amphidromes a déjà commencé: ici les portes en préparation dans le hangar de construction.

La décision finale est tombée au mois de juin : CNOI avait une nouvelle fois remporté l'appel d'offres émis pour la construction de deux nouveaux amphidromes pour Mayotte. Ceux-ci iront rejoindre la flotte existante, servant au transport de véhicules et de passagers entre les deux îles principales. En effet, il y a un trafic important entre Petite Terre et Grande Terre. En 2013, STM a transporté environ 4,5 millions de passagers et en 2014, ils ont dépassé les 5 millions... Cela sans compter les véhicules !

C'est le bureau d'études Ship ST, établi à Lorient et Nantes qui a fait le design du bateau. CNOI avait déjà repoussé les limites de la construction avec le Georges Nahouda. Avec ces deux nouveaux amphidromes, nous allons construire des bateaux qui seront d'une longueur

de 67,10m en incluant les rampes inclinées à 300°. Ce contrat d'un montant de 18 millions d'Euros, vient marquer une nouvelle étape importante pour le Chantier Naval de l'Océan Indien.

D'une longueur de coque, en acier, de 50 mètres, et d'une largeur de 13 mètres, le nouveau modèle d'amphidrome permettra d'embarquer 590 passagers et une trentaine de véhicules. La superstructure, quant à elle, est en aluminium. Quatre moteurs Baudouin et quatre pompes jet Schottel assureront la propulsion du navire. Huit membres d'équipage sont prévus pour manoeuvrer le bateau.

Les travaux ont déjà commencé, car nous avons une double date de livraison : le premier amphidrome est prévu pour octobre 2016 et le second pour mai 2017 

L'INCENDIE DU NIVÔSE

L'incendie qui s'est déclaré à bord du Nivôse la nuit du 30 septembre 2014, a été reconnu comme étant le sinistre le plus important dans la marine française depuis de nombreuses années. Néanmoins, malgré sa violence, il n'y a eu aucun blessé et l'équipage a pu maîtriser le sinistre, grâce à l'entraînement auquel il est régulièrement soumis.



Suite au violent incendie à bord du Nivôse, la frégate sera à CNOI jusqu'en septembre.

Les circonstances dans lesquelles ce feu a évolué ne figurent dans aucune annale mais, est, depuis, devenu un cas d'école. Le 29 septembre 2014, le Nivôse fait escale à Maurice, en provenance de la Réunion, pour avitailler pendant quelques heures. La frégate est en route pour effectuer une double mission de surveillance dans la partie nord de l'Océan Indien, à la fois dans le cadre de l'opération Atalante, mais aussi pour décourager les trafics en tous genres.

Dans la nuit du 29 au 30, alors que la frégate a quitté le port depuis quelques heures, un incendie se déclare à 2h40 du matin. « La particularité de cet incendie », explique le Capitaine de frégate Christophe Mitjavile, commandant du Nivôse, « est que presque instantanément, en une minute, nous avons perdu la propulsion et toute l'alimentation électrique. Nous étions à la dérive et sans éclairage ! ».

En effet, l'incendie est immédiatement et tellement violent, que le feu prend dans les câbles et tout le réseau électrique est brûlé. « Nous avons eu juste le temps de donner un coup d'alarme, mais aussitôt après, nous nous sommes retrouvés sans moyen de communication sur l'ensemble du bord ! ». C'est là que les réflexes acquis

lors de l'entraînement se sont révélés essentiels : tous les membres d'équipage – dont une partie dormait – se sont regroupés à l'arrière du bateau, comme il est prévu en cas d'incendie à bord.

« Il y a 93 membres d'équipage à bord du Nivôse. Tous sont formés à être pompiers, et même à l'utilisation de l'équipement lourd... Cela explique certainement le fait que nous n'ayons pas eu de blessés », commente le Commandant Mitjavile.

Il aura fallu plusieurs heures pour que l'équipage puisse maîtriser, dans un premier temps, puis venir à bout du feu. La direction de la lutte incendie opérait depuis la passerelle, alors que celle des interventions était sur le PZ arrière.

Le Nivôse ayant pu émettre un signal de détresse, son sister-ship, le Floréal, a été le premier bateau à venir à la rescousse. N'ayant plus de propulsion, le Nivôse a dû être remorqué par l'autre frégate. Direction : île de la Réunion. En chemin, deux remorqueurs, venant eux aussi de la Réunion, sont venus rejoindre le convoi pour prendre le relais du Floréal et ramener le bateau sinistré au Port de la Pointe des Galets.

Une fuite d'huile

Mais qu'est-ce qui a pu donc déclencher un sinistre d'une telle ampleur ? « Après enquête, il s'est révélé que c'est une fuite d'huile sur le moteur de propulsion qui est à l'origine de tout. Au moment du choix du réparateur, la société STX, en charge de la maintenance pour 6 ans, entre autres, des frégates réunionnaises, a choisi CNOI pour localiser le navire et entreprendre une partie des réparations nécessaires à la remise en état du bateau.

« CNOI a été choisi, non seulement de par sa proximité avec l'île de la Réunion, mais aussi du fait des compétences qui s'y trouvent, pour l'ensemble de la charge des réparations. Nous devons y effectuer un arrêt technique intermédiaire dans le courant de l'année, alors que l'arrêt technique majeur, lui, était programmé pour 2017. Mais comme du fait de l'incendie, nous devons passer de nombreux mois à terre, il a été décidé de tout faire en même temps », explique le Commandant. Parmi les réparations prévues, on retrouve bien sur toute la zone sinistrée, mais aussi la visite totale de la ligne d'arbre, lors du passage au bassin, de même que la vérification des ailerons de stabilisation.

Mais CNOI ne fera pas toutes les réparations. D'autres sous-traitants sont venus à Maurice pour effectuer les changements nécessaires en parallèle, notamment tout ce qui concerne le câblage électrique. En effet, pas moins de 60km de câbles doivent être changés et reconnectés. Arrivé à CNOI le 6 janvier 2015, le Nivôse devrait repartir le 19 septembre prochain, en remorque.

« La fin des réparations aura lieu à la Réunion, ainsi que la phase de redémarrage. Nous en aurons encore pour 2 mois. L'équipage du Nivôse a affronté l'épreuve de l'incendie avec beaucoup de sang-froid et de professionnalisme. C'est cet état d'esprit qui prévaut encore lors de cette escale à CNOI. On trouve ici une excellente coordination entre les équipes techniques, que ce soit celles du Chantier, de STX, mais aussi de l'équipage. Ce qui arrivé à bord du Nivôse est un cas extrême, de ceux qu'on n'envisage même pas lors de simulations car il était tellement improbable. Néanmoins, les faits ont prouvé que c'était possible, et je profite de cette occasion pour saluer les membres d'équipage qui se sont comportés de façon exemplaire... »

Caractéristiques techniques

Type : frégate, classe Floréal

Longueur : 93,51 m

Maitre-bau : 13,99 m

Tirant d'eau : 4,40 m

Tirant d'air : 33,40 m

Propulsion : 4 diesels SEMT Pielstick 6-PA6- L280,
2 hélices

Puissance : 6500 kW

Vitesse : 20 nœuds

Caractéristiques militaires

1 x 100 mm AA Mle 68

2x20 mm AA F 2

2 affûts lance-missiles SIMBAD ou

2 lance-leurres Dagaie

Aéronef : 1 AS.565MA Panther





AUSTRAL FISHERIES AGRANDIT SA FLOTTE



Austral Fisheries est cet armement australien qui est client chez CNOI presque depuis le début de nos activités. Spécialisé dans la pêche à la légine et le poisson des glaces, mais aussi dans des espèces capturées en haute mer en eaux profondes, leur flotte vient de s'accroître avec l'arrivée de deux nouveaux bateaux : l'Atlas Cove et le Corinthian Bay.

Depuis plus de dix-sept ans, les eaux mauriciennes voyaient les allers-retours constants du Southern Champion et de l'Austral Leader, venant débarquer leurs captures à Maurice. Quelques années plus tard, au démarrage de CNOI en 2001, Austral Fisheries choisit notre Chantier pour faire l'ensemble des réparations de ses navires. Il faut dire que les mers du Sud et particulièrement celles des 40° hurlant et des 50° hurlant sont particulièrement éprouvantes, et pour les bateaux et pour les équipages.

En 2011, Austral Fisheries nous avait demandé de travailler sur un projet d'agrandissement de leur palangrier Austral Leader II... Ce que nous avons fait et concrétisé en février 2012. A la sortie de notre chantier, le bateau mesurait 7,8 mètres de plus et avait une plus grande capacité de stockage pour ses captures. Mais entretemps, le Southern Champion commençait à se faire particulièrement vieux...

« Nous avons eu un choix stratégique à faire, fin 2013 », explique Peter Stevens, General Manager, Southern Deep Sea Fisheries. « Notre plus ancien bateau avait besoin d'être remplacé, et nous avons besoin d'un bateau qui pouvait pratiquer à la fois la pêche à la ligne, mais aussi au chalut, pour les deux espèces que sont la légine et le poisson des glaces ». C'est ainsi que l'armement décide de faire l'acquisition de l'Atlas Cove, un navire norvégien, qu'Austral Fisheries prévoit de reconverter afin qu'il puisse

remplir ce double rôle de chalutier et de palangrier, assez unique de par le monde. « Il était primordial de pouvoir pratiquer les deux types de pêches pour des raisons de durabilité des stocks et des besoins de recensement du poisson des glaces ».

L'Atlas Cove acheté, le Southern Champion envoyé à la casse, il restait donc l'Austral Leader II et l'Isla Eden. Mais voilà qu'une nouvelle donne vient changer les choses : l'augmentation de quota de légines accordée aux armateurs australiens. « Cette nouvelle s'est révélée une bonne surprise pour nous... et nous avons de ce fait rapidement pris la décision d'investir dans un autre bateau, amenant ainsi notre flotte à 4 », commente Peter Stevens. C'est ainsi que le Corinthian Bay, autre navire, norvégien aussi, est acheté.

« Ces deux bateaux nous ont coûté une somme substantielle, d'abord pour l'acquisition, puis pour les changements à effectuer à bord des navires, afin qu'ils soient adaptés à nos besoins. Mais aujourd'hui, l'Atlas peut accueillir 28 membres d'équipage et 2 observateurs - comme tous nos autres bateaux-, nous avons notre usine à bord et nous avons une capacité de congélation d'environ 500 tonnes de produits finis ».

Le Corinthian Bay, quant à lui, a nécessité bien moins de changements. Néanmoins, une très forte emphase a

été mise pour la protection des oiseaux de mer, qui se retrouvent très souvent être les captures accessoires des palangriers. « Nos standards quant à la protection des oiseaux de mer, sont très élevés. Si un de nos bateaux capturent accidentellement un seul oiseau de mer protégé au large de l'île Macquarie ou de Heard & Mc Donald, notre saison de pêche pourrait s'arrêter immédiatement, même

si cela implique une importante perte financière pour nous. Nous ne pêchons pas à la palangre, par exemple, lorsque les oiseaux de mer sont en période de reproduction ou en train de nourrir leurs petits... ».

Le Corinthian Bay a été livré à Maurice en avril de cette année et a déjà effectué, à ce jour, sa première campagne de pêche à la légine, de même que l'Atlas Cove

UNE PILOTINE POUR LA MPA

Il fallait à la Mauritius Ports Authority un bateau qui puisse emmener les pilotes en mer, afin que ces derniers prennent en charge les navires souhaitant entrer au Port. C'est à la suite de ce besoin que la Mauritius Ports Authority a décidé de la nécessité d'acquérir ce nouveau type de bateau pour leur flottille.

« Jusqu'à présent », explique le Capitaine Barbeau, responsable du Port, « nous utilisons les remorqueurs pour le faire. Or ces bateaux ne sont pas vraiment adaptés à cette charge, car ils ne sont pas très rapides. Il nous fallait un bateau dédié à cette fonction. »

Il est sans conteste qu'un tel bateau était nécessaire car, après tout, la première impression qu'un capitaine et son équipage ont de Maurice, c'est le bateau qui vient les accueillir à leur approche du Port. La pilotine servira, en quelque sorte, de « vitrine » à la MPA.

C'est sous le crayon de Frédéric Neuman, et le cabinet d'architecte ARCO, que la « pilotine » a pris vie. D'une longueur de 15m40 pour une largeur de 4m50, l'embarcation a été entièrement construite en aluminium.

« C'est un bateau rapide, que nous avons amené jusqu'à 21 nœuds lors des essais », explique Arnaud L'hommedé, responsable de projet à CNOI. Il était important pour le Port d'avoir un tel outil car, les remorqueurs sont eux, au maximum à 8 nœuds...

La pilotine construite par CNOI est un produit robuste, facile d'entretien et adapté aux zones portuaires. « Lors des séances de tests que nous avons effectuées, nous avons fait le tour de l'île en 6 heures, dont 4 heures à 100% et 2 heures à 85%. » La motorisation est assurée par 2 moteurs Baudouin 6W126M de 300 Kw à 2100 Tr/mn.

Le bateau peut emporter à son bord 8 personnes dont 2 membres d'équipage.





L'ÉTÉLIS CONNAIT UNE NOUVELLE JEUNESSE

Après avoir connu la vie d'un bateau de pêche, *l'Étélis* retrouve une nouvelle jeunesse grâce à sa réorientation de carrière. En effet, cet ancien palangrier de 35 mètres, est dorénavant connu sous le nom de *Maloya*, et occupera les fonctions de "supply" auprès des senneurs de la Sapmer. Il doit quitter CNOI début septembre pour aller rejoindre les thoniers dans leurs activités de pêche 📍



UNE NOUVELLE PLATEFORME DE CONSTRUCTION

Avec la charge accrue de travail au niveau de la construction, l'atelier dédié à cette partie de notre activité devenait trop petit. C'est ainsi que le terreplein devant a été réaménagé et renforcé afin de créer un nouvel espace dédié aux nouvelles constructions. D'un total de 2000 mètres carrés, cette nouvelle surface permet de multiplier par deux la zone d'intervention 📍

