



JOURNAL DE BORD N° 13

EDITORIAL

DÉCEMBRE 1997

Sommaire

Éditorial	1
Faisons le point	2-3
Calendrier des réunions	3
Assemblée générale 97	4-5
Nombre de visiteurs 97	6
Compte de résultat	7
De la Trirème à la Frégate furtive	8-10
Le Carénage	11-14

Chers Amis,

Depuis bientôt dix ans, le « Maillé-Brézé » érige sa longue silhouette dans le Port de Nantes. Nous comptons fêter dignement l'événement le 6 juin 1 998 juste avant La Coupe du Monde de Football.

Nous avons déjà anticipé par la mise en valeur de la coque fraîchement carénée à Saint-Nazaire grâce aux soutiens de nos partenaires habituels : la Ville, le Département, la Région et l'État que nous remercions.

La démolition des hangars du Quai de la Fosse a dégagé une vaste esplanade qui offre une belle perspective du Pont Anne de Bretagne au Port Autonome, mais cela n'a pas encore eu d'effet positif sur notre fréquentation, l'année 1997 ne restera pas un bon souvenir pour nos finances, aussi le travail remarquable de l'équipe de bord va permettre de contenir le déficit de l'exercice entre 50 et 100 000 frs.

Pour 1998 nous espérons mieux et, pour cette 10^{ème} année de fonctionnement, nous avons apporté la preuve qu'un projet un peu fou, pouvait tenir la mer, comme la devise du Maillé-Brézé nous l'enseigne : « stetit unda fluens ».

Avec tous mes vœux pour 1998.

F.R BOUYER

Directeur de la publication

F. R BOUYER

Comité de rédaction

A.PILARD –Y.BARDOUL
Michelle. POIRET – J. M.
POIRET

Photocopies

ACAT
Saint-Nazaire
Tél : 02 40 22 13 57

Mise en page

J.F. LHOTELIER

FAISONS LE POINT

1997

JANVIER

- Le 30 : Dans l'espace Mainguy, exposition de peintures organisée par le Rotary Club au profit du « Rire Médecin », qui égaie les enfants malades dans les hôpitaux.
- Le 31 : Dernière escale du sous-marin **SIRENE**.

FÉVRIER

- Le 01 : Vin d'honneur sur le **MAILLÉ-BRÉZÉ** pour la **SIRENE**
- Du 7 au 10 : Escale du bâtiment de soutien logistique **LOIRE**.
- Le 8 : Vin d'honneur à bord du **MAILLÉ-BRÉZÉ** pour le **BSL LOIRE**

AVRIL

- Le 5 : L'un des auteurs du livre **Les Escorteurs d'Escadre**, **M Jean MOULIN** dédicace à bord cet ouvrage.
- Le 19 : A bord déjeuner de clôture du Congrès de l'Assemblée Générale des Anciens des sous-marins.

MAI

- Le 24 : Assemblée Générale **NANTES MARINE TRADITION**
- Le 24 : Sur le quai les **SARDINANTES** organisé par le Comité des Fêtes.

JUIN

- Commencement de la démolition des vieux hangars sur le quai
- Le 25 : Réunion du Conseil d'Administration de **N.M.T.**
Dans l'espace **MAINGUY**, Assemblée Générale du **DÉFI JEUNE MARIN 2000**. Concours du **CHASSE-MARÉE**.

JUILLET

- Suite de la démolition des hangars sur le Quai. Début de l'aménagement de celui-ci. Imposé par l'architecte des bâtiments de France, des bornes en granit interdisant l'accès aux véhicules, risquent d'entraîner une baisse de fréquentation. Contact est pris avec les services de la Mairie.
- Du 12 au 15 : Escale des chasseurs de mines tripartites belges : **PRIMULA**, **LOBELIA** et **BELLIS**.

AOÛT

- Le 22 : Escale du paquebot **REGINA RENAISSANCE**.

SEPTEMBRE

- Le 17 : Réunion technique sur le **MAILLÉ-BRÉZÉ**.
- Du 19 au 22 : Escale du chasseur de mines tripartite français **ORION**.
- 20 et 21 : Journées du patrimoine. **Le MAILLÉ-BRÉZÉ** est ouvert au public qui le visite gratuitement. Nous avons eu 350 visiteurs.

OCTOBRE

- Le 4 : Réunion technique sur le **MAILLÉ- BRÉZÉ**
Le 8 : Départ en carénage du **MAILLÉ- BRÉZÉ** pour Saint - Nazaire
Le 28 : Retour du **MAILLÉ- BRÉZÉ**. Un parking de 60 places a été implanté durant notre absence.
Le 29 : Reprise des visites avec beaucoup d'espoir.

NOVEMBRE

- Le 20 : Réunion technique sur le **MAILLÉ-BRÉZÉ**.

DÉCEMBRE

- Le 6 : Réunion du Bureau de **N. M. T.**

NOS PEINES – Décès de Dominique JOCOBÉE Adhérent et Bénévole des premiers jours.

CALENDRIER DES REUNIONS POUR 97-98

Des réunions techniques *ouvertes à tous*:
auront lieu sur le Maillé-Brézé_

- Le mercredi 17 septembre à 18h00
Le samedi 4 octobre à 9h00
Carénage le 8 octobre
Le jeudi 19 novembre à 18h00
Le samedi 17 janvier à 9h00
Le samedi 7 février à 9h00
Le mercredi 11 mars à 18h00
Le jeudi 9 avril à 18h00

Réunions du bureau

:

- Le samedi 6 décembre 1997 à 9h00
Le mercredi 24 juin 1998 à 18h00

Réunion du Conseil d'Administration

- Le samedi 28 mars 1998 à 9h00

L'Assemblée Générale

- Le samedi 6 juin 1998 à 9h00

Galette des Rois

- le mardi 6 janvier 1998 à 18h00

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Celle-ci s'est tenue le **24 mai 1997**, salle Mainguy à bord du Maillé-Brézé, **M. ANDRIEU** représentait la Mairie de Nantes et, à la tribune, entourant le Président **F.R. BOUYER** : **MM. BACCON, BARDOUL, LHOTELIER, POIRET**, membres du Bureau Directeur.

Après l'annonce que le quorum est atteint, le **Président BOUYER** présente le rapport moral. Il remercie les présents de leur fidélité et annonce que, comme en 1996, son bilan sera un pessimiste. Cela ne nous est pas particulier, mais est dû en partie à la crise économique réduisant le nombre de visiteurs, crise qui touche d'ailleurs tous les musées de France.

A noter une réorganisation du personnel salarié ayant entraîné une amélioration de l'ambiance de bord. Nous avons conservé le jeune CES chargé de la peinture, pour la qualité de son travail. Par contre, nous avons du nous séparer, en ne renouvelant pas son contrat, de M. **LALARD**, agent commercial, l'objectif prévu n'ayant pas été atteint.

1997 va être une année charnière avec le problème à l'extérieur de la démolition des quais et à l'intérieur la commémoration du 10ème anniversaire de la venue du **MAILLÉ-BRÉZÉ** à Nantes, ainsi que son carénage. ce dernier est en bonne voie et devrait se faire du 6 au 26 octobre à Saint Nazaire avec un projet de descente et de remontée de la Loire médiatisé.

1998 va aussi amener à Nantes la Coupe du Monde de Football et nous devrions en profiter pour nous intégrer dans les manifestations prévues entre deux matchs importants.

Que va être l'Assemblée Générale N.M.T. De 1998 ? faut-il la faire en même temps que la Commémoration du 10ème anniversaire avec la participation de la marine afin de réduire les frais ou la faire à part? Il va falloir s'en occuper au cours des prochaines réunions que tiendra le Conseil d'Administration.

Le Président commente alors la visite du Commissaire Général **ROQUES** à bord du **MAILLÉ-BRÉZÉ**. Maintenant après l'affaire du **COLBERT** financièrement en déficit, la Marine commence à s'intéresser à son Patrimoine des musées navals. De plus, avec la réforme du service militaire, la marine va se trouver coupée du contact qu'elle avait jadis par ses appels avec la population, seuls maintenant les musées navals vont rétablir ce lien.

Abordant le chapitre très sensible en ce moment de l'amiante, il signale qu'un contrôle a été fait dans le bureau de la secrétaire. Ce contrôle n'a rien révélé sur de futurs risques. D'autres contrôles vont être effectués dans d'autres points du navire. Suite à la disparition des hangars, une étude va être faite sur l'éclairage du bateau afin de le mettre en valeur.

Succédant au Président, **J.F.LHOTELIER** présente le rapport financier au moyen de transparents. Il fait ressortir encore un petit déficit et commente en détail chaque chapitre. Nous avons enregistré 27000 visites, mais il faut noter que la célébration du centenaire du **BELEM** nous a amené 4700 visiteurs « gratuits » et nos espérances de bonnes ventes à la boutique ne furent pas à la hauteur de celles-ci. Le nombre des adhérents reste stationnaire et leurs cotisations couvrent à peine les frais de correspondance.

Il examine ensuite les frais de personnel dans le détail et l'on constate que bien que le poste salaires soit augmenté, on reste dans les normes. Par contre, le bilan des dépenses d'énergie est en hausse, car maintenant nous devons payer les factures d'eau. Un coté satisfaisant toutefois dans les frais de fonctionnement : la baisse des frais de communications téléphoniques. On remarque une nette augmentation du chapitre travaux, car il y a eu la réfection des cheminées et de la mâture, cela malgré l'aide des collectivités.

C'est ensuite l'examen détaillé du nombre de visiteurs. On se maintient à environ * 25 000 visites. La boutique marche mieux depuis que nous avons des produits peu chers et aussi maintenant les livres de la collection « Marines ».

Abordant la disparition des hangars sur le quai, **J.F.LHOTELIER** donne avec des interventions de **MM. ANDRIEU** et **PAICHEREAU** les grandes lignes du projet avec le début des travaux le 15 mai, le projet d'un parking bitumé fermé ou nous aurons une clé, tout devrait être fait pour le 14 juillet.

Il termine son exposé avec l'opération carénage, détaillant les prix et les opérations de remorquage jusqu'à Saint-Nazaire, la mise en cale sèche, le lavage, le sablage, le contrôle de la coque, la peinture. Durant son séjour nazairien, il est demandé des bénévoles pour effectuer la garde et ainsi éviter des déprédations et des vols.

Ces frais de carénage doivent être couverts par la participation de Nantes Marine Tradition, des collectivités locales et territoriales, du Ministère de la Culture. Là encore, il a fallu discuter afin de faire baisser certains prix qui semblaient exagérés. La discussion s'engage avec la salle, certains trouvant encore trop longs les délais de carénage qui coûtent cher.

Le **Président BOUYER** intervient en disant *"nous avons eu le bateau en bon état, il faut absolument faire un carénage, car nous ne l'avons pas fait depuis 9 ans, de même nous n'avons pas fait de gros travaux. Dorénavant nous devons tous les ans budgétiser en collaboration avec nos partenaires des petits travaux garantissant la pérennité de ce patrimoine"*.

M. **ANDRIEU** intervient également *"le navire est à Nantes ! il ne faut pas le laisser partir. Nous avons intérêt à ce qu'il soit en bon état"*. Ceci répondait à une intervention déclarant que si nous ne pouvions pas l'entretenir, il fallait le laisser partir ailleurs ou l'envoyer à la casse.

Après une mise aux voix, les rapports moral et financiers sont adoptés à l'unanimité. Puis viennent les questions diverses, notamment : comment utiliser l'espace intérieur dans les cheminées maintenant étanche après réfection ?

L'élection des administrateurs pour 1997-1999 fut ensuite faite. Pour pourvoir les 9 postes, il y avait juste 9 candidats. A une question de **M. PAICHEREAU**, il est précisé que la reconduction d'administrateurs sortant n'est pas automatique, mais que ceux-ci doivent à nouveau faire acte de candidature.

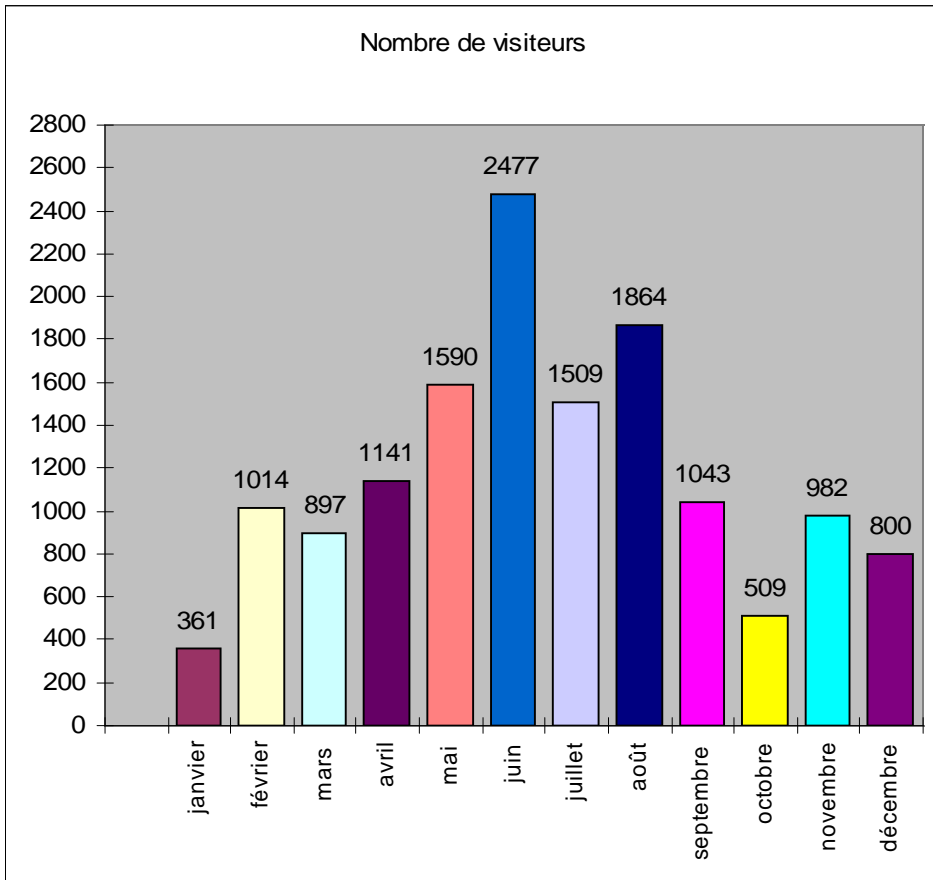
Furent donc élus : **MM BACCON Alain, BARDOUL Yves, LEFUR Pierre, LHOTELIER Jean-François, PILARD Albert, POIRET Jean-Marie**, tous administrateurs sortants et **M. FABLET Bernard** ancien du premier équipage du Maillé-Brézé, **M. GARIDEL Gilles** gérant de la société des éditions Marines, **M. SEUGNET Loïc** ancien de la Marine marchande et enseignant.

Un vin d'honneur clôtura l'assemblée générale réunissant personnalités, adhérents de N.M.T. Ainsi que les **REINES DE NANTES** venues assister selon la tradition à la fin de la réunion.

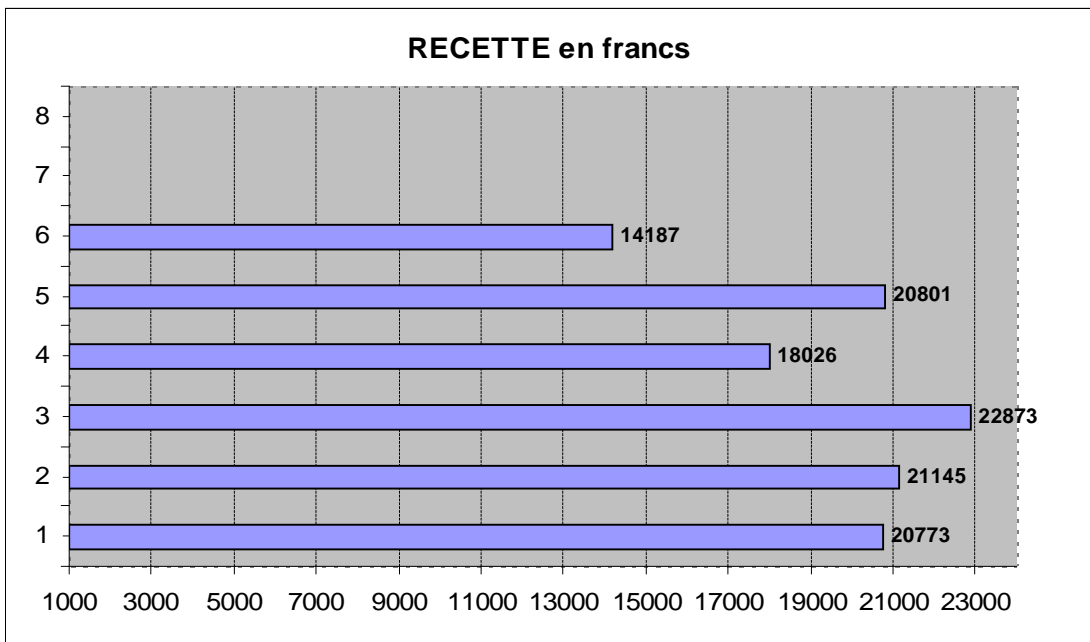
*Pour rappel : le nombre de visites n'est pas égal au nombre de visiteurs.
(Exemple : 1 visiteur peut effectuer 2 visites : une de bord et une des machines.)

Donc en 1996, **21289 visiteurs = 27 000 visites** effectuées.

Nombre de visiteurs 1997



RECETTE en francs



LES CHIFFRES CLES DU COMPTE DE RÉSULTAT

	1994	1995	1996
PRODUITS			
Recettes propres	697 000	593 000	537 000
Divers	7 000		
TOTAL	704 000	593 000	537 000
CHARGES			
Achats et matières			
Frais externes	203 000	305 000	225 000
Personnel	429 000	424 000	402 000
Divers	2 000	0	0
TOTAL	632 000	729 000	627 000
EXCEDENT BRUT	72 000	- 136 000	- 90 000
Frais Financiers	- 3 000	- 10 000	- 8 000
Amortissements	71 000	75 000	58 000
Exceptionnel	5 000	0	11 000
TOTAL	73 000	65 000	61 000
RÉSULTAT	9 000	- 201 000	- 151 000

Tableau hors subventions

NOTE DE SYNTHÈSE

L'année 1996 s'achève par un déficit de 151 KF

Les produits

Baisse de la billetterie de 17 245 F

Les charges

Hormis les dépenses importantes de réfection du bateau (couverts en partie par une subvention de 288KF.) les autres dépenses sont bien maîtrisées.

DE LA TRIÈME À LA FRÉGATE FURTIVE

Étudier le navire en soit n'est pas suffisant, il fallait encore le montrer dans son action, parler des gens qui l'avaient monté ; il devenait alors l'Histoire de la Navigation.

Préface de l' HISTOIRE DE LA MARINE ,éditée par L'ILLUSTRATION EN 1934

LOUIS XIV (1643-1715)

À son avènement, comme son père, le roi n'est qu'un enfant, lui aussi aura une jeunesse difficile au milieu des intrigues de la cour. De plus le futur « Roi Soleil » n'est pas un marin, pour lui, seule compte l'armée de terre, par bonheur il sera entouré de trois hommes capables qui vont prendre les rênes de certains secteurs : **COLBERT** pour les finances et la marine, **LOUVOIS** pour la guerre et **VAUBAN** pour les fortifications.

Dès le début de son règne personnel **LOUIS XIV** devra prendre des mesures énergiques : arrestation à Nantes de **FOUQUET** intendant des finances qui lui porte ombrage par sa puissance.

COLBERT lui, a déjà fait ses preuves aux finances sous **MAZARIN**. À la mort de celui-ci il va concentrer tout le pouvoir, ce n'est pas vraiment qu'en 1669 qu'il devient ministre de la marine. Il a la lourde tâche de la reconstituer après le désastre d' **ORBITELLO** et la mort de **MAILLÉ BRÉZÉ**. Pour lui, la marine doit être forte et il faut y attirer, et surtout les conserver, des gens valables. Il va donc créer l'inscription maritime avec un salaire aux marins, mais sur celui-ci, 2 % seront retenus pour leur faire une retraite, c'est le premier régime de prévoyance sociale.

Il crée aussi, complétant l'œuvre de **RICHELIEU**, une école de canoniers, puis l'arsenal de **ROCHFORT** et surtout il dote la marine d'un uniforme qui jusqu'ici était l'apanage des troupes terrestres : justaucorps de drap bleu, écharpe blanche et bas cramoisis. Il va rendre aussi officielles les marques de commandement pour les amiraux et chefs d'escadres. Il rêve de créer un vaste empire coloniale dans les Antilles.

En 1664 la compagnie des Indes Orientales et du Levant qui commerce avec les Antilles aura plus de 50 vaisseaux. Il faut dire qu'en 1646, Nantes se tourne vers le large et par lettre du 30 janvier 1646 **MAZARIN** peut créer la Compagnie du commerce extérieur et de navigation disposant sur le lieu-dit «**La Fosse**» d'un quai de 600m bordé des somptueuses demeures des armateurs.

Le 2 février 1654 un navire quitte Nantes avec 300 hommes pour coloniser l'Amérique. Par contre un danger demeure à l'embouchure de la Loire : des pirates. Sur le grand livre des corsaires nantais **Jean de CRABOSSE** sur le Duc de Bourgogne, **Jean VIE** inscrivent leurs noms et leurs victoires. Sur terre les armes royales sont victorieuses, **LOUVOIS** est tout puissant et déjà la rivalité terre-mer se dessine entre lui et **COLBERT**.

Ce dernier fait tout pour attirer l'attention du roi sur la marine, promulgue une loi pour la sauvegarde des forêts afin d'avoir le bois nécessaire à la construction de navires; mais le roi est toujours insensible aux choses de la mer même quand **COLBERT**, lui, fait évoluer sur le grand bassin de Versailles 9 galiotes. En 1670 pour faire passer ses idées navales, il n'hésitera pas à lui montrer de grandes maquettes de futurs bateaux, même à faire avancer un curieux bateau mu par des roues, prototype qui sera sans lendemain.

De 1672 à 1678 la flotte royale remporte de nombreuses victoires sur les invincibles flottes hispano-hollandaises. L'on note aussi pour la première fois le 7 juin 1673 un combat de **SOLEBAY** sous les ordres de l'amiral **D'ESTRÉES**, l'attitude héroïque d'une femme **Louise Marie de BREVILLE**, plus connue sous le nom de capitaine **PREVILLE** qui permet à **D'ESTRÉES** de s'emparer du vaisseau hollandais le **DORDRECHT**.

Le 11 août 1678 la paix de **NIMEGUE** met un terme à la guerre contre la Hollande, mais la piraterie barbaresque continue en Méditerranée.

En juillet 1680 le roi enfin visite les fortifications de **VAUBAN** à **DUNKERQUE**, pour la première fois, il monte à bord d'un vaisseau l'«**ENTREPRENANT**», il est impressionné ainsi que la cour, mais n'en continuera pas moins à négliger la marine.

Le 5 octobre 1681, devant l'insolence de la piraterie barbaresque que protège **ALGER**, **DUQUESNE** bombarde la ville, une nouveauté : l'emploi de mortiers à bord des galiotes à bombes.

En 1683, la flotte royale est à son apogée : 30 galères, 69 frégates et galiotes.

Le 10 juillet 1684, un événement va marquer le déclin des galères : la victoire d'un vaisseau «**LE BON**» sur 35 galères espagnoles qui l'encerclaient.

Le 18 octobre 1685, poussé par le chancelier **LETELLIER** et par son entourage, le Roi révoque **L'ÉDIT DE NANTES** assurant aux protestants la liberté de culte. 200 000 protestants vont s'exiler vers les Pays-Bas et l'Allemagne y apportant leur savoir-faire commercial et industriel.

L'armée et la marine en subiront ainsi les conséquences, d'autant plus que le 8 novembre 1685 **L'ÉDIT DE POSTDAM** accueillera 25 000 d'entre eux en Prusse et dans le Brandebourg. Ils seront redoutables durant des siècles.

1684 : décès de **COLBERT**. Déjà quelques années avant sa mort, il n'avait plus la confiance du roi, son fils le marquis de **SEIGNELAY** lui succède.

1686 : arrivée à Brest d'une ambassade siamoise. **TOURVILLE**, lui, sera fait vice amiral du Ponant et maréchal de France et en 1688 après sa victoire de **RANTRY**, ce sera le tour de **CHATEAURENAULT**.

Mais l'on sent venir la décadence de la flotte royale, le roi sous l'influence de **VAUBAN**, sous prétexte que de grandes flottes sont trop coûteuses, ne veut plus de combats entre flottes de guerre, mais préconise la guerre de course contre les navires marchands ennemis, c'est l'ère des corsaires **DUGUAY TROUIN, POINTIS, DOUBLET, CASSARD**. À un moment le roi n'hésitera pas à s'allier aux flibustiers de l'Île de la Tortue.

Après la victoire sans lendemain de **BEVEZIERS** contre l'Angleterre et la Hollande, en novembre 1690, Monseigneur **de PONTCHARTRAIN** succède à **SEIGNELAY** le fils de **COLBERT**. C'est un incapable qui est, comme il l'affirme, peu convaincu que la maîtrise des mers sera un grand avantage pour la France.

Malheureusement avec des amis de **Madame de MAINTENON**, dont son cousin Monsieur **de VILLETTE MURSAY** ils influenceront en habiles courtisans le Roi qui négligera les avis des grands marins de l'époque. Ce sera la défaite de **la HOUGUE** où 3100 canons ennemis battront, malgré leur héroïsme, les 6800 français. Par contre les corsaires, **JEAN BART**, entre autres, ravageront les côtes anglaises.

De PONTCHARTRAIN parachèvera la destruction de la flotte avec le 25 avril 1692 cet ordre insensé à **TOURVILLE** : sa Majesté veut absolument que **M. de TOUVILLE** parte de Brest quand même il aurait avis que les ennemis sortent dehors avec un nombre de vaisseaux supérieur.

Le résultat sera en juin le désastre de la **HOUGUE**, mais heureusement le 3 juin **Hervé RIELLE** pilote du **CROISIC** sauva 21 navires en les faisant se réfugier dans la rade de **SAINT MALO**.

Le Roi aura beau anoblir **Jean BART**, le 24 août 1703, victime de la tempête, la flotte française vainqueur à **MALAGA** ne pourra prendre **GILBRATAR**. Comme le dira un chroniqueur de l'époque : les Anglais pourront maintenant se promener comme des cygnes sur la rivière de Chantilly.

La fin du Roi Soleil se soldera par cette intervention : il ne reste rien de valable de cette flotte royale, vainqueur de **BEVEZIERS** et d' **AUGUSTA** bien que **FORBIN**, dans un dernier sursaut, attaquera l'Angleterre, mais ne pourra y débarquer.

Plus grave faute de la flotte royale puissante, la porte est ouverte pour la perte de nos colonies des Antilles et du Canada qui bientôt allaient tomber aux mains des Anglais.

Albert Pilard

LE CARÉNAGE DU MAILLÉ-BRÉZÉ

LA GENESE

Depuis l'arrivée du **MAILLÉ-BRÉZÉ** en juillet 1988, on a toujours beaucoup parlé de la nécessité d'un carénage à 10 ans. Les membres de l'association, les responsables de tous niveaux, les visiteurs, les connaisseurs, les néophytes, tout le monde avait un avis. Le sien bien sur devait être le seul à prendre en compte.

Afin d'éviter toutes polémiques, nous nous sommes rapprochés, par l'intermédiaire de la Direction des Affaires Culturelles, de leur expert maritime Monsieur **Raymond LABBÉ**, ce dernier suit, entre autres, les travaux du **BELEM**.

À la suite de son passage en novembre 1994, nous effectuons une première demande de devis auprès de la société de Réparation Navale Nazairienne (**R2N**).

Ces travaux, suivant les indications de Monsieur **LABBE**, comprendront en priorité les éléments à risques pour la visite du public :

- 1 - réfection du mât tripode très corrodé
- 2 - enlèvement des deux cheminées et confection à l'identique des capots avec obturation de la sortie pour étanchéité.

Ce dossier est envoyé dès le 28 février 1995 aux différents partenaires :

- État (Direction des Affaires Culturelles)
- Région des Pays de Loire
- Département de Loire Atlantique
- Ville de Nantes

Acceptation des lignes 1 et 2 pour travaux en octobre 1996 sur site.

Nous reprenons le dossier dès janvier 1997 et présentons un nouveau devis incluant les lignes suivantes :

Poste A : Déplacement du Maillé-Brézé sur Saint-Nazaire
Poste B et C : Travaux de sécurité et d'étanchéité
Poste D: Carénage

œuvres mortes 1000m²

-lavage
Sablage
couche primaire
rinçage
2 couches anti corrosion
1 couche finition

œuvres vives 2119 m²

lavage
sablage
couches primaire
2 couches noir époxy

LE FINANCEMENT

Le **MAILLÉ-BRÉZÉ** déclaré **MONUMENT HISTORIQUE** bénéficie de l'aide de l'État pour sa conservation. Cette aide est limitée à 40% des travaux reconnus comme nécessaires par l'expert maritime.

Dans le cas précis du **MAILLÉ-BRÉZÉ**, les décisions de l'expert correspondaient aux souhaits de l'association, mais l'État ne prenait pas en charge la peinture des œuvres vives et des œuvres mortes.

TRAVAUX D'OCTOBRE 1996

RÉFECTION CHEMINÉES ET MAT RADAR

- État	128 000 F
- Région	57 600 F
- Département	57 600 F
- Ville	57 600 F
- Association	19 200 F
Coût :	320 000F T.T.C.

TRAVAUX D'OCTOBRE 1997

TRANSFERT DU BATIMENT UTILISATION DE LA FORME 3 TRAVAUX DE SÉCURITÉ CARÉNAGE

- État	226 728 F
- Région	229 140 F
- Département	229 140 F
- Ville	270 000 F
- Association	190 692 F
Coût :	1 145 700 F T.T.C.

L'association ayant prévu une participation initiale de 50 000 F., elle souhaite obtenir un prêt bancaire de 150 000 F cautionné par la Région et le Département.

LA RÉALISATION DU 8 AU 28 OCTOBRE 1997

Le départ est programmé depuis le mois de mai 1997 après une réunion à bord du Maillé Brézé de l'équipe de bord, du lamanage, des pilotes, des Abeilles, du port autonome.

Cette réunion permet d'affiner les conditions à satisfaire pour un transfert sans encombres :

- disponibilité des formes
- coefficient de marées
- mouvements prévus en Loire
- disponibilité des remorqueurs

Mercredi 8 octobre :

9h30 - nous attendons le pilote. Pourquoi ce retard ? Conseil de crise au bureau des Abeilles : les conditions météo sont pessimistes pour la fin de soirée. Le pilote décide néanmoins la faisabilité de l'opération. Si problème, nous accosterons au terminal charbonnier de Montoir.

10h15 - après plus de 9 ans sous amarres, le **MAILLÉ BRÉZÉ** pris en pointe par l'Abeille **OLERON** et à couple par l'Abeille **PIRIAC**, est libéré. Un instant d'émotion, va-t-il passer la souille ? -le bollard 31 vibre, l'aussière résiste, c'est OK.

« larguer » décide le pilote - **Frédéric QUINIOU**.

Le **MAILLÉ BRÉZÉ** est tiré par l'arrière jusqu'au bout de l'île Ste Anne afin d'effectuer son évitage; moment toujours très délicat, le tirant d'eau restant faible à cet endroit.

Évitage réussi, le **MBZ** file droit sur Saint-Nazaire à la vitesse de 7 nœuds. Nous sommes accompagnés depuis le départ par un zodiac des Sapeurs Pompiers Nantais ; 1 plongeur, 1 opérateur, 1 navigateur, ce qui permet à l'équipe de bord embarquée d'assurer sa sécurité.

A bord la tension se relâche et chacun peut regarder à loisir les rives, discuter avec les reporters radio de France Loire Océan et de Radio Fidélité présents durant toute la traversée; au contour des méandres de la Loire, dire bonjour de la main aux amis, badauds et même bénévoles qui suivent le MBZ par la voie routière.

Les opérations de carénage ont duré du jeudi 9 au lundi 27 octobre.

Jeudi 9 :

6h00 - début vidage cale. À 12h il est à sec et nous pouvons apercevoir la carène : SUPERBE, pas de coquillages, pas d'algues, pas d'usure d'antifouling.

Vendredi 10 :

Lavage H.P des œuvres mortes et vives, contrôle des épaisseurs de carène : rien à signaler. Quelques points sont plus particulièrement corrodés, telle la zone du sonar d'étrave (enlevé en 1988), chaise arrière tribord. Mais tout cela sans nécessité de travaux autres que grattage, sablage, et peinture.

Lundi 13 :

La société **PSI** (Peinture Sablage Industriel) commence les travaux de sablage. Suite au contrôle du vendredi, il avait été décidé un balayage (sablage à 1 m des œuvres vives) et un sablage à nu des œuvres mortes 2200 m² et le problème le plus important vient de là.

Neuf jours consécutifs de sablage à 9 hommes, sable de 2,5 mm sous pression de 10 bars. 15 minutes à deux pour sabler 1m² lorsque tout va bien. La coque du MBZ avait jusqu'à 5 mm d'épaisseur de peinture. Bilan : 160 tonnes de sable seront nécessaire pour l'ensemble des œuvres vives et des œuvres mortes. Hormis les conditions atmosphériques quelque peu délicates, la peinture ne posa pas de problèmes. 6,5 tonnes furent utiles pour l'opération.

Pendant ce temps les techniciens de la société R2N ont déposé la plate-forme radar pour remise en état en atelier (réfection des triangulaires). Travaux d'étanchéité des ponts.

Le temps devenant plus clément, les travaux s'accélérent et nous pouvons décider la mise en eau pour le 27 octobre, mais le temps nécessaire au nettoyage de la cale ne permettra cette opération que le jour du départ le mardi 28 dès 6h00 du matin : opération rapide qui n'a nécessité qu'environ une heure. Nous sommes prêts !

RETOUR LE 28 OCTOBRE :

Départ prévu du bassin à 10 h 00.

Vers 9h00 l'officier du port vient nous informer d'un report possible du départ : vent fort de 40 noeuds dans les passes du bassin de Penhoët et St Nazaire rendant la manœuvre très délicate. Le pilote Christophe BERNAUD décide qu'il peut aussi bien faire que son collègue Frédéric QUINIOU et décide du départ.

10H15 – 12 h 00 : sortie de la forme 3; près de 2 heures pour effectuer 200m.

Mais le plus dur est fait et le **MBZ** sort du sas vers 13h30 direction Nantes, tiré par l'**Abeille OLERON** et maintenue par l'Abeille 18. La vitesse se maintient à 6 nœuds, contrariée par un fort vent d'Est venant de face. Mais le **MBZ** reste toujours imperturbable au dessus du flot « telle sa devise ».

Nous sommes dépassés au droit de Paimboeuf par le **BELEM** qui rentre comme tous les ans à Nantes pour son hivernage.

SOUVENIR:

Il nous avait déjà fait le « coup » en juin 1988 lors de notre arrivée. Nous apprécions d'autant plus son passage que l'arrivée de deux bateaux aux mêmes heures dans le port de Nantes ne passera pas inaperçu.

17h45 : le MAILLÉ BRÉZÉ pointe son nez au bout de l'Île Ste Anne, une vedette du lamanage se présente à couple afin de débarquer les renforts nécessaires à la manœuvre. Arrivée en douceur entres les bollards 29 et 39, les aussières sont remises à poste, la coupée installée. Il est maintenant 18h30 et nous sommes prêts pour recevoir les visiteurs du lendemain.

NB : une cassette vidéo de l'opération carénage sera disponible pour l'assemblée générale du 06 juin 1998.