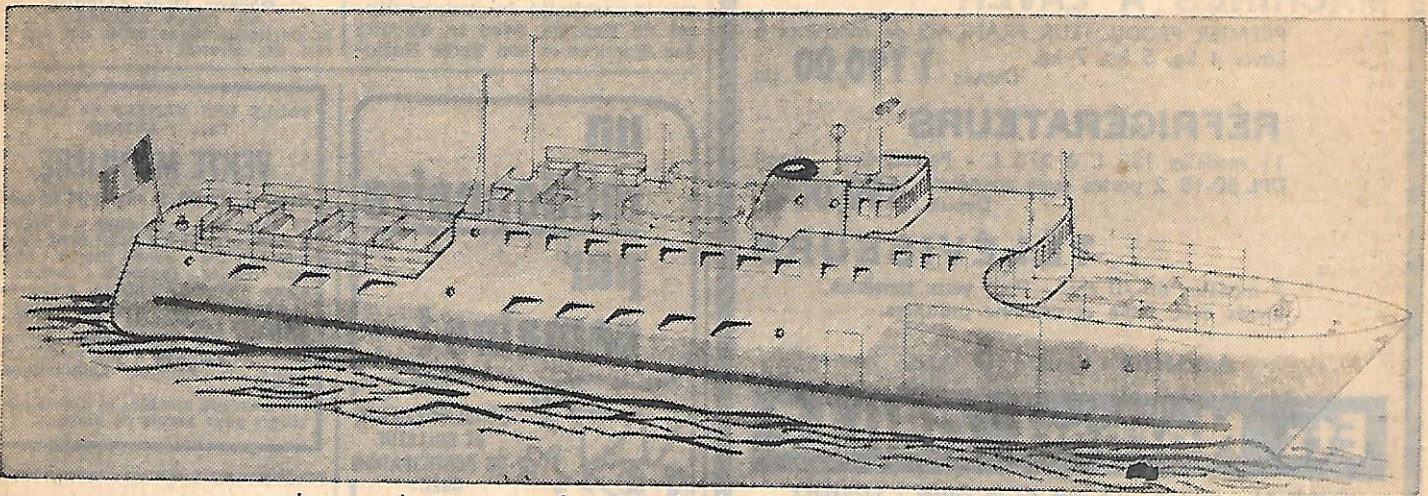


LONG DE 45 METRES ET CONÇU POUR EMBARQUER PLUS DE VINGT VOITURES

Le prochain car-ferry de Belle-Ile va être construit aux chantiers de La Perrière



Le prochain « car-ferry » de la liaison Quiberon - Belle-Ile

Il arrive, heureusement, que nous ayons, dans le domaine des activités économiques et industrielles locales, de bonnes nouvelles à annoncer.

L'industrie navale lorientaise vient, en effet, de marquer un bon point en obtenant que lui soit adjugée la construction du futur bateau de Belle-Ile. Nos lecteurs savent, pour l'avoir lu dans nos comptes rendus des dernières séances du conseil général, que le département a décidé de mettre prochainement à la retraite le vieux « Guédel » et de le remplacer par un bateau neuf.

Ce sont les Chantiers et Ateliers de la Perrière qui viennent de « décrocher » le marché, et l'on conviendra de l'importance du travail à réaliser lorsque nous aurons dit que le nouveau navire coûtera plus de trois millions (de francs nouveaux, bien entendu).

Il nous semble intéressant de noter que les chantiers mis en concurrence n'avaient pas, com-

me c'est le plus souvent le cas, à établir seulement le coût d'un projet dont on leur fournissait les plans. Il leur appartenait au contraire d'établir eux-mêmes ces plans en fonction d'un cahier des charges énumérant les besoins à satisfaire.

Le problème était loin d'être facile à résoudre, car le département désire disposer d'un bateau à la capacité et aux performances nettement supérieures à celles des unités déjà en service, sans qu'il soit pour autant question de modifier les vieilles installations portuaires de Le Palais.

Le futur courrier de Belle-Ile sera donc un navire, non seulement construit, mais aussi « pensé », par les bureaux d'études des Chantiers de la Perrière, dont le directeur, M. Jean Touillec, et l'ingénieur en chef, M. Dominique Paulet, méritent assurément de vives félicitations pour avoir réussi à résoudre les nombreux quadratures de cercle du problème qui leur était posé.

deux allerons au rythme correspondant à celui du roulis, de façon à contrecarrer, à peine amorcées, les oscillations de la carène. Ces stabilisateurs giroscopiques, construits sous licence anglaise doivent permettre de réduire le roulis de plus de 75 %, du moins une fois atteinte la vitesse de croisière.

Autre singularité : le navire sera doté d'un « propulseur d'étrave », sorte de turbine perpendiculaire à l'axe du navire et intégrée dans l'étrave. Ce système permettra le déplacement latéral du navire pour les manœuvres portuaires. Les accostages et les départs s'en trouveront énormément facilités et accélérés.

On embarquera une voiture à la minute

La silhouette — assez insolite dans nos eaux bretonnes — et l'ensemble des aménagements intérieurs ont été conçus en fonction d'un impératif essentiel : pouvoir embarquer un grand nombre de voitures dans un laps de temps le plus bref possible.

Il est certain que la meilleure formule pour obtenir ce résultat est l'embarquement des voitures par l'étrave et leur sortie par l'arrière.

Là encore, malheureusement, les vieilles installations portuaires de Le Palais écartaient cette possibilité.

Les voitures rentreront donc par une vaste porte latérale servant, une fois abaissée, de passerelle entre le quai et le bateau.

Les dimensions seront telles que cars et camions pourront y accéder, même des bulldozers quand il le faudra.

La totalité du pont correspondant au niveau du quai sera occupée par un long garage couvert pouvant recevoir vingt voitures de la taille d'une D. S. 19.

La sortie et la rentrée des voitures sera facilitée par une plaque tournante, réduisant au strict minimum les manœuvres à effectuer par les conducteurs.

On pense que vingt voitures pourront ainsi être embarquées en vingt minutes.

Compte tenu de la vitesse du bateau deux heures suffiront pour

assurer une rotation complète (Quiberon - Belle-Ile, aller et retour), durée de l'embarquement comprise.

500 passagers

tous sur le pont supérieur

Tous les passagers prendront place sur le pont supérieur. Le minimum sera de 500 passagers, dont 300 pourront trouver place dans les deux salons privés et largement vitrés.

La mise sur cale des premiers éléments de la coque ne saurait tarder puisqu'il est prévu que le navire doit être livré en juin 1966 à la Compagnie Morbihannaise de Navigation.

Après l'« Ile-de-Groix » livré en 1960, de l'« Enez-Eussa », livré en 1961 pour le service de Quessant, puis de l'« Enez-Sun », livré en 1963 pour l'île de Sein, la nouvelle unité sera le quatrième navire à passagers construit par les Chantiers de la Perrière.

Rectification : Il ne faut plus dire navires à passagers, mais « car-ferry ». Toutes les structures du navire ont été en effet conçues d'abord en fonction du transport des voitures. Sa mise en service au début de l'été 1966 marquera donc une importante date dans l'essor touristique de « La Perle de l'Atlantique ».

Le navire sera doté de stabilisateurs anti-roulis

Les principales caractéristiques du navire à construire sont les suivantes :

Longueur : 45 mètres, largeur : 10,10 m, creux au pont supérieur : 5,12 m.

Tirant d'eau maximum : 2,60 mètres (la faiblesse de ce tirant d'eau, imposée par le peu de profondeur des ports à desservir, n'était pas la moindre difficulté à surmonter).

Propulsé par deux moteurs diesel Crépelle, fournissant 800 chevaux, à 700 tours minute, le navire atteindra 12 nœuds tout en conservant une réserve de puissance de 15 %. Il y aura deux hélices et deux gouvernails.

Les moteurs seront commandés entièrement depuis la passerelle, de sorte que la présence d'un

mécanicien dans la salle des machines ne sera pas nécessaire. Une cabine de surveillance insonorisée y sera cependant installée.

Il est évident que le navire sera doté d'un équipement électronique (radar, sondeur, radio, etc.) absolument complet.

Innovation extrêmement intéressante pour un navire de cette taille : le navire sera doté de stabilisateurs anti-roulis, à peu près semblables — toutes proportions gardées — au système utilisé sur le paquebot « France ». Il s'agira de deux allerons rétractables, longs chacun d'environ deux mètres et pouvant se développer de chaque côté à la manière de deux puissantes nageoires ventrales. Un appareillage giroscopique commandera les oscillations de ces