

## Les *MARIE LOUISE*

Entre 1912 et 1914, les Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes, livrent à la Compagnie Auxiliaire de Navigation une série de cinq navires, cargos de 3 100 tpl., ayant pour nom des prénoms féminins. Ce sont les *BERTHE*, *CONSTANCE*, *ISABELLE*, *HENRIETTE* et *MARIE LOUISE*. La Compagnie Auxiliaire de Navigation, assure le transport par mer de charbon, avant de devenir par la suite une compagnie armant des pétroliers.

Le premier, le « Marie Louise » sort des chantiers de construction en 1913. La particularité de cette série de navires était que la coque possédait des caissons situés de part et d'autre du navire, donc loin de son axe, augmentant la rigidité longitudinale de cette dernière. La géométrie de ces caissons, ou ballasts supérieurs, donnait à la partie supérieure de la cale une forme de trémie inversée. La cargaison se trouvant alors bien tassée sur ces parois obliques, ce qui évitait le risque de ripage.

Ces cinq navires furent tous perdus par des attaques sous-marines durant de la première guerre mondiale. Ils avaient à l'origine un gros défaut de stabilité, qui fut ensuite corrigé, après les études effectuées par les commissions des ingénieurs Doyère et Laubeuf, mais qui avait été la cause de plusieurs accidents graves.

Lors de la reconstruction de la flotte française, leurs plans furent utilisés pour un programme qui devait comprendre 32 exemplaires, mais, seulement 23 navires neufs furent construits à l'initiative du gouvernement, qui en restait propriétaire.

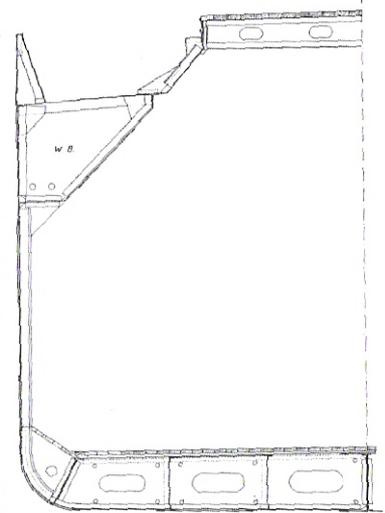
Ces charbonniers, type « Marie Louise » devaient être construits par les Arsenaux de Brest, Lorient, Cherbourg et Rochefort, et par les Chantiers Naval de Caen (Blainville sur Orne), les Chantiers Dubigeon à Nantes et par Dyle et Bacalan à Bordeaux.

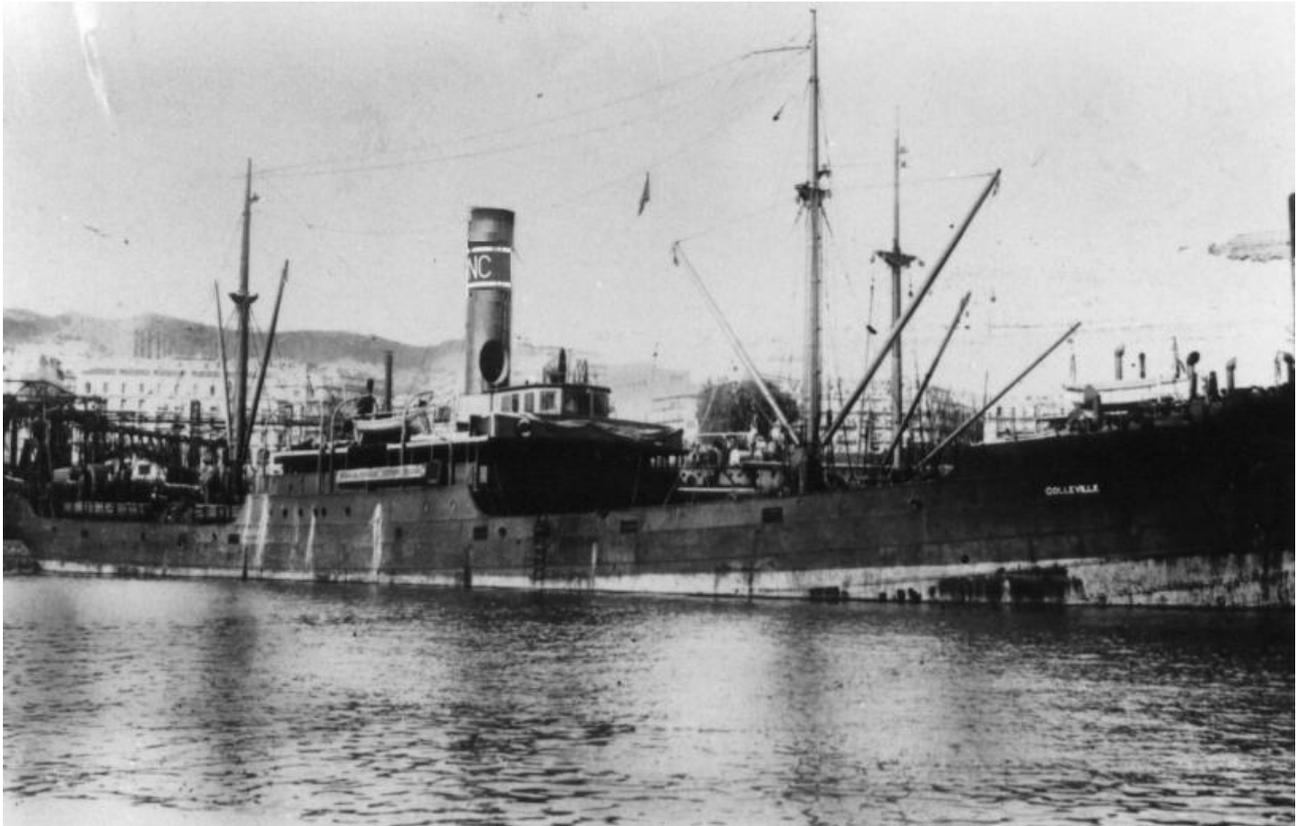
Ils portaient des noms de députés, préfets ou marins tués à l'ennemi

Les Chantiers Navals de Blainville sur Orne construisirent cinq de ces navires, ce furent les : *DÉPUTÉ RENÉ REILLE-SOULT*, *DÉPUTÉ GASTON DUMESNIL*, *DÉPUTÉ ABEL FERRY*, *DÉPUTÉ HENRI DURRE* et *DÉPUTÉ ALBERT TAILLANDIER*

Fin 1921, début 1922, trois navires de cette série firent naufrage à quelques mois d'intervalle. Coup sur coup vont par le fond les *DÉPUTÉ RAOUL BRIQUET*, *DÉPUTÉ GASTON DUMESNIL* et *DÉPUTÉ ALBERT TAILLANDIER* ; Sans parler de nombreux incidents sans conséquences graves sur plusieurs autres navires. On leur reprochait leur défaut de stabilité à cause des ballasts latéraux. Le problème de stabilité des « Marie Louise » provenait peut-être de la conjonction de plusieurs facteurs, dont l'inégalité de volume des soutes à charbon bâbord et tribord, qui avait tendance à provoquer une gîte quasi permanente, amplifiée par la consommation du ballast machine, lui aussi dissymétrique. Par la suite, grâce à des modifications et des transformations, les *MARIE LOUISE* poursuivirent des carrières honorables et même pour certains, exceptionnelles.

En 1922, l'Arsenal de Cherbourg lance le navire *MATELOT HUGUEN*, Exploité par l'Armement Taurin de Fécamp sous le nom de *COLLEVILLE*, il est acheté en octobre 1935 par la S.N.C. réquisitionné par les allemands le 24 avril 1943, il est sabordé et coulé à l'entrée du bassin de remisage de Marseille en août 1944 sous le nom de *RANDA 220*.





Caractéristiques des navires du type « Marie Louise » Port en lourd : 3 100 RDW.

- Jauge brute : 2 083,33 tx.
- Jauge nette : 1 184,39 tx.
- Longueur hors tout : 82,38 m.
- Longueur entre perpendiculaires : 81,30 m.
- Largeur hors membrures : 12,05 m.
- Creux sur quille : 7,03 m.

Manutention.

- Quatre cales avec panneaux d'écoutes dont le plus grand mesure 9,44 m. X 6,40 m.
- L'ensemble est desservi par quatre mâts de charge de 4 tonnes.

Propulsion.

- Propulsion à la vapeur par chauffe au charbon ;
- 2 chaudières cylindriques timbrées à 13 kg/cm<sup>2</sup>
- Machine à vapeur triple expansion ou turbine Bréguet
- Puissance : 1 200 Cv.
- Consommation : 16 tonnes de charbon par jour.