



Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Siège social: Maison des Associations
Avenue Albert De Mun 44600 Saint-Nazaire



Association loi 1901

Les A.C.N.N. Présentent: Ils étaient CONSTRUCTEURS DE NAVIRES



Jean-Yves BERNARD
J'étais traceur coque aux chantiers ...

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Présentent

Interview de Jean-Yves BERNARD

... Au mois de mars 2002, l'écomusée de Saint-Nazaire demande à l'Association des Amis de la Construction Navale Nazairienne de recueillir les témoignages d'anciens salariés des chantiers afin d'enrichir le patrimoine culturel de la ville.

..... C'est ainsi que j'ai témoigné de mon passé professionnel, devant la caméra, afin d'évoquer mon métier de:

« Traceur coque »

*sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire
de 1957 à 1999.*

*Ce livret fait l'objet d'une vidéo de 60 minutes
Réalisée le 19 janvier 2007*

... je m'appelle Jean-Yves BERNARD, je suis né en 1941, à Guérande ...



SOVEREIGN OF THE SEAS



Le superbe grandeur les croisières en mer
"Sovereign of the Seas" sea trials.

 **CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE**



ALSTHOM

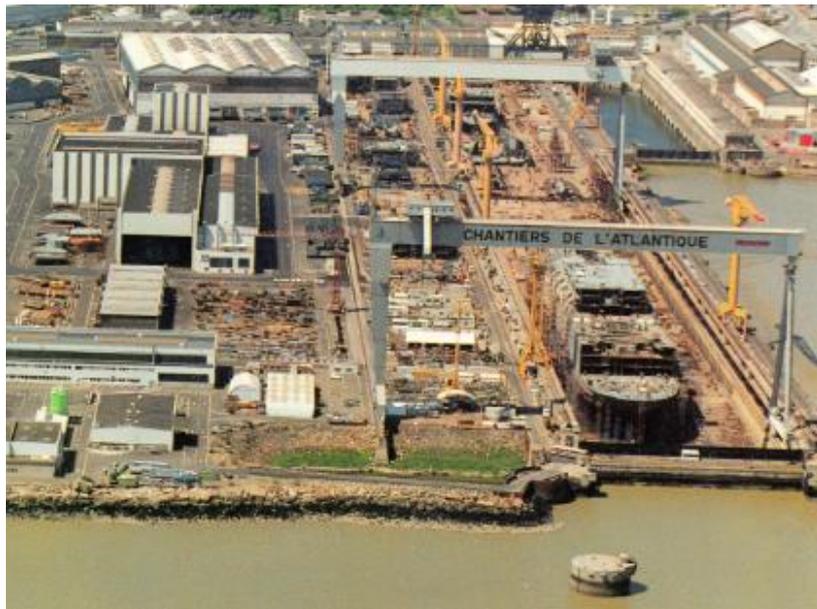

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne présentent un nouveau témoignage de la vie de constructeurs de navires :

De septembre 1957 à septembre 1999 ; 42 années de vie professionnelle au sein des Chantiers de l'Atlantique ; à cette époque, c'est la vie de beaucoup de personnes de la région.

Durant cette période, notre témoin a dû :

- Apprendre un métier,
- S'adapter aux évolutions techniques de ce métier,
- Prendre des responsabilités dans l'encadrement,
- Se former aux méthodes de management,
- Participer à l'élaboration de nouvelles organisations,
- Être attentif au climat social afin d'évoluer dans une bonne ambiance de travail et de sécurité.

Nous accueillons donc *Jean-Yves*, qui va nous expliquer son métier, exprimer ses sentiments face à certaines situations plus ou moins complexes, raconter sa vie professionnelle durant ces 42 années.



Les chantiers

Présentation

Je m'appelle **Jean-Yves BERNARD**, je suis né le 2 novembre 1941 à GUERANDE, dans une famille très unie du milieu paysan maraîcher.

Nous étions quatre enfants (3 garçons, 1 fille).

J'ai eu la chance d'aller à l'école à Saint Jean Baptiste de GUERANDE et après avoir passé mon Brevet Élémentaire Premier Cycle, mes parents ne souhaitant pas garder tous les enfants pour travailler sur l'exploitation maraîchère, me demandent de tenter ma chance dans le milieu industriel – Saint-Nazaire est situé à 20 kilomètres de GUERANDE.

1 - L'entrée à l'apprentissage

A cette époque, deux usines importantes formaient des apprentis : Sud aviation pour l'aéronautique et les Chantiers de l'Atlantique dans l'industrie navale.

Je passe le concours d'entrée au chantier naval avec succès et je fais donc partie des 115 apprentis reçus en 1957.

2 - L'apprentissage

L'apprentissage, d'une durée de trois ans, propose cinq métiers :

- **Traceur de coques**
- **Chaudronnier,**
- **Ajusteur,**
- **Tourneur,**
- **Fraiseur**

Après trois mois de préapprentissage, je suis appelé à apprendre le métier de **traceur de coques** ; mes capacités et mes facultés intellectuelles me paraissent correspondre à cette profession.

J'en ressors trois années plus tard, avec le CAP de traceur de coques (avec mention très bien).

Dans le but de me perfectionner et de me permettre d'appréhender mieux mon métier, j'obtiens, par cours du soir, mon CAP de dessin et le brevet professionnel de traceur.

3 - Les premiers contacts avec la production

Sorti de l'école d'apprentissage en 1959, et tout en menant de pair les cours du soir, je fais d'abord des stages de jeune ouvrier charpentier-fer dans différents ateliers de fabrication pour terminer au montage tôlerie, en passant aussi par la grue « **Gusto** » (grue de 250 tonnes) où je suis charpentier-élingueur.

4 - L'entrée au traçage 1/10

Après un hiver 1959 très rigoureux pour un jeune ouvrier, je suis affecté au traçage 1/10 à la fin du mois d'avril 1960.

Ce bureau de préparation remplace l'ancienne salle à tracer, le métier change, il devient plus technique, plus orienté sur la définition des éléments de coque métallique ; je réalise des développements, j'établis des nomenclatures, des schémas de fabrication : je suis préparateur technique.

Dans le processus d'élaboration du navire, nous sommes situés à la suite du bureau d'études.

L'effectif de ce bureau, environ 70 à 80 techniciens, est composé de jeunes âgés de 20 à 22 ans comme moi, jusqu'à des anciens de 50 à 55 ans.

5 - Le service militaire

A la fin de l'année 1961, j'ai 20 ans, je pars effectuer mon service militaire.

Je fais mes classes en France dans le génie.

Ensuite je pars dans le sud algérien, à la frontière marocaine, durant huit mois.

Le cessez-le-feu intervient le 19 mars 1962, je reviens en France en septembre et je termine mon service militaire en juin 1963.

6 - Le retour au traçage 1/10

A mon retour du service militaire, je suis repris aux Chantiers de l'Atlantique, au bureau de préparation traçage 1/10 au poste que j'occupais avant mon départ.

A cette époque, ce bureau est dirigé par Mr CHEDOTAL Pierre et VINCE Jean-Claude.

Les patrons des chantiers sont messieurs LOYGUE et COUNE.

Pendant cinq années dans ce bureau j'évolue dans ma profession. Je fais divers développements de tous les éléments de tôleries du navire, dont les fonds de navire, ballasts, bordés latéraux, points supérieurs, étraves, coquerons, ainsi que les éléments secondaires, mais de grande importance, tels que : cheminée, mât radar, gouvernail, sorties d'eau, écubiers.

Ce travail complexe est plaisant, nous sommes autonomes.

7 - Les grèves de 1967

Durant cette période, j'ai connu probablement la grève la plus longue des chantiers : 63 jours en 1967 avec toutes les péripéties possibles : manifestations, piquets de grève, meetings fréquents sur le terre-plein de Penhoët, collectes, affrontements avec les CRS...

Je trouve avec le recul, que ce fut une expérience enrichissante pour le jeune ouvrier que j'étais.

8 - L'agrandissement des chantiers

En début 1968, le chantier prend beaucoup de commandes, la cale Jean Bart prend des dimensions gigantesques : longueur 1000 m, largeur : 66 m, l'époque des pétroliers commence. Le canal de Suez est fermé par le président Nasser en 1956, ce qui oblige les navires à contourner l'Afrique par le cap de Bonne Espérance, par conséquent, les armateurs commandent des pétroliers de grande capacité, donc de dimensions impressionnantes. Les pétroliers de 50 000 tonnes en 1958 passent à 300 000 tonnes dans les années 1970 / 1975.

9 - La formation de chef d'équipe

Afin de permettre la réalisation de ces constructions, l'entreprise lance un vaste plan d'embauche (environ 2500 à 3000 personnes). Pour encadrer ces nouveaux embauchés, les chantiers forment de nouveaux agents de maîtrise

Afin de permettre la réalisation de ces constructions, l'entreprise lance un vaste plan d'embauche (environ 2500 à 3000 personnes). Pour encadrer ces nouveaux embauchés, les chantiers forment de nouveaux agents de maîtrise. On me demande de faire partie de ces nouvelles formations. Pour moi c'est un changement radical de carrière et sans doute ma chance de réussite professionnelle. Cette orientation me plaît et me permet de connaître des personnes très intéressantes, de réaliser avec eux des œuvres et des ouvrages remarquables. C'est ainsi que début 1968, je me retrouve au montage tôlerie, dans la cale Jean Bart à la fin de la chaîne de construction des navires. Après huit mois de formation en alternance, je deviens chef d'équipe en compagnie de mon ami Michel Cavaro et dix autres stagiaires composant le groupe de formation.



Formation maitrise

10 – Le montage tôlerie

Au montage tôlerie le travail est très difficile du fait des dimensions des pétroliers de 300 000 tonnes : longueur 300 m, largeur : 40 m, hauteur : 35 m et des conditions de travail particulièrement pénibles pour réaliser le réglage, le soudage, le redressage, le chanfreinage, de tous les éléments constituant le navire, du fait aussi des conditions de travail : conditions atmosphériques parfois très pénibles (vent, pluie, froid, chaleur), efforts physiques importants avec les accès par échelles et cathédrales, découpage au chalumeau, redressage au chalumeau chauffeur, chanfreinage au burin pneumatique, meulage des tôles au lapidaire.

Toutes ces conditions réunies créent des moments forts.

11 - Le montage des blocs sur le navire

J'ai eu la chance de monter et de régler des blocs très importants : longueur : 400 m, largeur : 30 m, hauteur : 20 à 25 m, accusant des poids de 250 à 700 tonnes. Ces travaux se réalisaient à l'aide du portique de 750 tonnes, puis l'intervention des charpentiers – monteurs, des soudeurs, des traceurs, en fait des gens formidables avec beaucoup d'initiatives et d'expérience. J'ai connu des situations délicates, dangereuses parfois mais avec des relations humaines intenses, franches et cordiales. Sans cela ces travaux gigantesques ne se seraient pas réalisés.

12 - Les responsables du montage

Il y avait pour nous encadrer, pour nous apprendre notre métier, des personnages : monsieur Millet notre ingénieur d'un dynamisme remarquable et d'une volonté à toute épreuve, messieurs Moyon Eugène dit « tourne rond » et Moyon Joseph dit « la butte », deux chefs d'atelier briérons connaissant très bien leur travail, très diplomates, avec le bon sens paysan, monsieur Pilet Jean, un chef d'atelier scrupuleux et excellent technicien.

13 - L'environnement humain

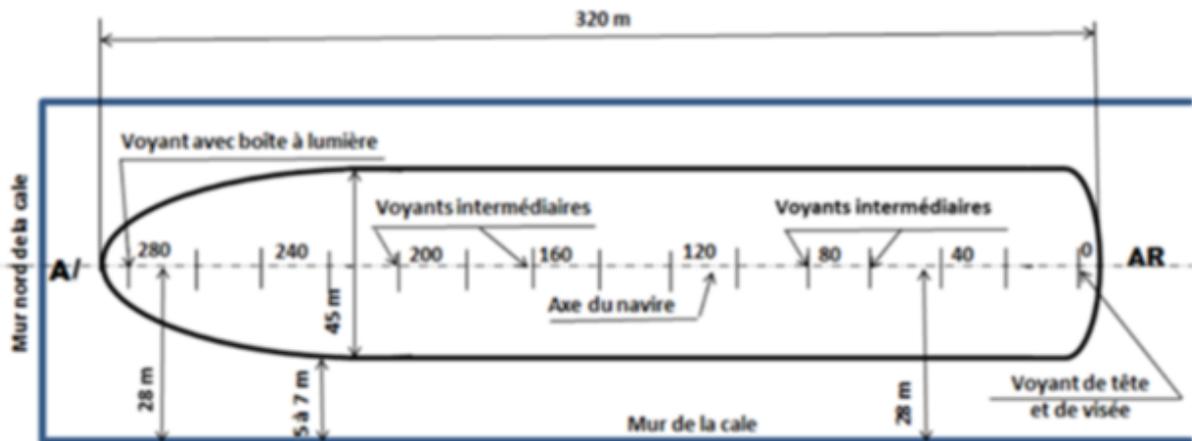
Je ne pourrai pas citer tous les ouvriers qui chacun nous apportait quelque chose, leur savoir-faire, leur conscience professionnelle, leur volonté. Malgré ce que certaines personnes pouvaient penser, nous avons toujours dans l'esprit de travailler le plus précis possible. Nos copains du prémontage nous fournissaient généralement des blocs de grande qualité.

14 - La ligne de feu

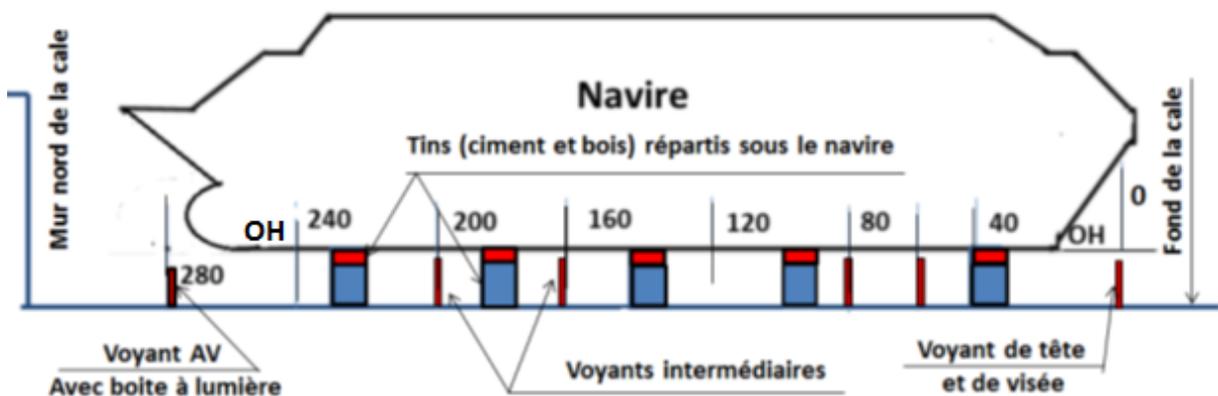
Pour évoquer la technique du monteur, réglleur, assembleur que l'on peut qualifier de constructeurs de navires, en tôlerie

Il faut savoir que la première opération à effectuer est de définir l'axe du navire dans le fond de cale de construction. Il faut alors, à l'aide d'un document de la préparation, tracer la ligne de feu par l'intermédiaires de voyants qui qui laissent passer la lumière par des trous de 1,3 mm de diamètre sur toute la longueur du navire. Cette opération se déroule la nuit. L'axe du navire ainsi matérialisé, tous les éléments, blocs et panneaux sont plombés sur cet axe, à l'aide d'un fil à plomb et les abouts de ces blocs sont à 90 degrés par rapport à l'axe. Lorsque cette opération capitale est réalisée nous pouvons commencer la construction du navire, aujourd'hui cette opération s'exécute au laser : c'est une opération indispensable.

Positionnement d'un navire dans la cale « Jean Bart »
Ligne d'axe d'un navire
Explication succincte de la « ligne de feu »



Le navire repose sur les tins (assemblage de blocs de béton et de bois - poids environ 500kg)
 Les voyants de la ligne de feu se situent sous le navire, tous les 20 m environ.
 Ils définissent l'axe longitudinal du navire.
 Tous les blocs du navire sont plombés à l'aide de fils à plomb et l'about de ces blocs est réglé à 90 degrés par rapport à cet axe et ainsi de suite ...

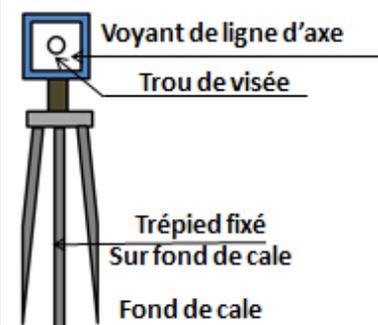


L'opération de traçage de cette ligne de feu sert à délimiter l'axe du navire, opération première et centrale de la construction du navire.

Cette opération se faisait la nuit et se réalisait avec une équipe de 4 personnes (environ), répartie sur toute la longueur, avec un « viseur » (opérateur) au « voyant de tête ».

L'objectif était de régler tous ces voyants en coupant la lumière à chacun de ceux-ci, ceci donnait un point de 1 mm, verticalement et horizontalement.

A la fin du travail la lumière passait par chacun de ces voyants ce qui était très précis: 1 mm



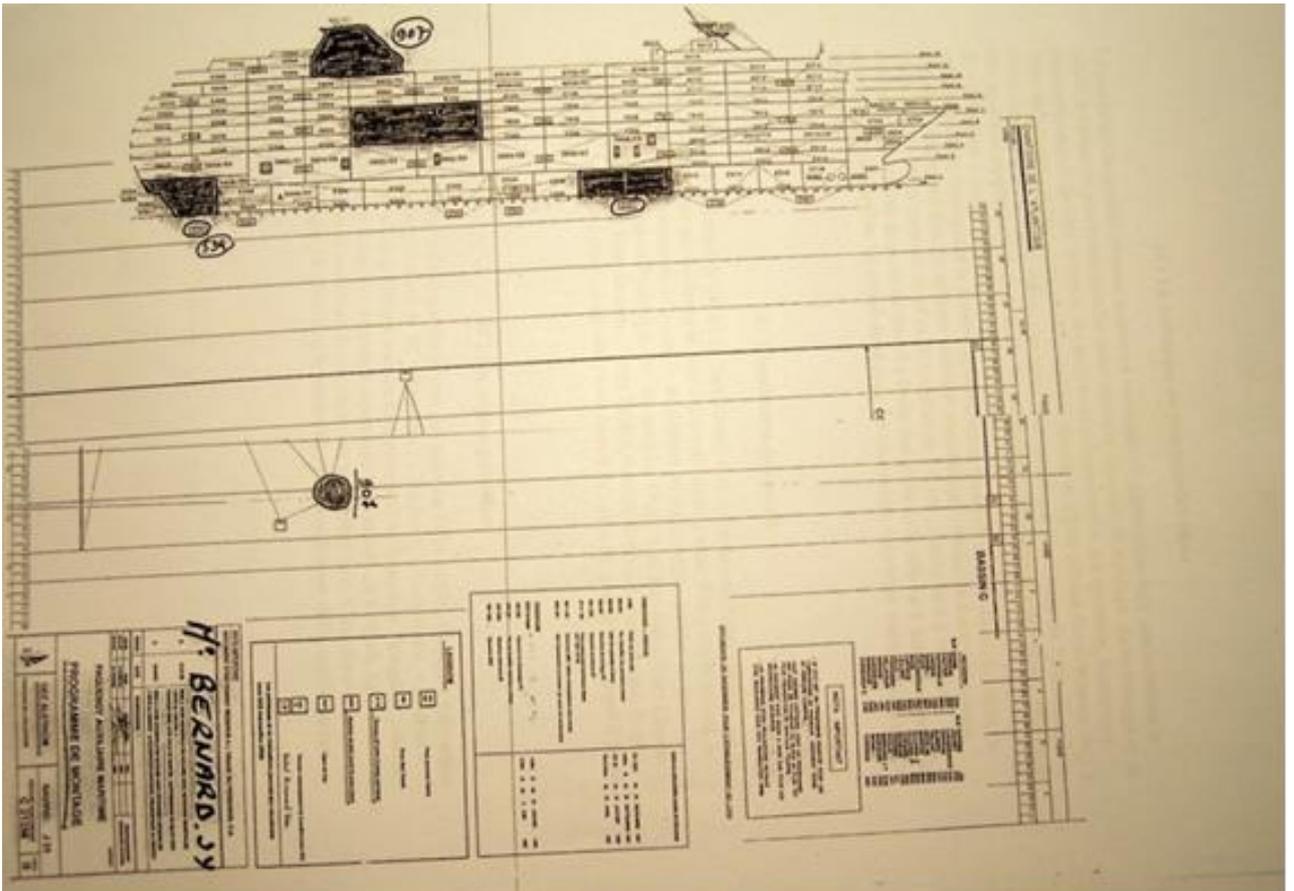
Aujourd'hui:
utilisation du laser



Pose des superstructures du porte conteneur N28



Pose des superstructures d'un porte conteneur DELMAS



Planning de montage

15 - La technique de montage des blocs

Le travail du charpentier monteur consiste à assembler ce gigantesque lego que constitue le navire, à réaliser le plus précis possibles pour diminuer les coûts de soudage, de redressage et de permettre ainsi de faciliter le travail des gens en aval (corporation des ajusteurs, tuyauteurs).

Tous les panneaux et blocs sont nivelés, plombés, ajustés et réglés suivant des tolérances de 3 à 5 mm (opération de soudage oblige).

Ces blocs sont montés par le portique de 750 tonnes ; le bloc approché au plus près de sa position, les charpentiers procèdent aux différentes opérations de « **balançage** » (terme technique de la profession qui consiste à trouver un savant compromis entre la position théorique et la position possible sur le navire en construction).

La tâche de réglage s'effectue à l'aide d'outillages lourds et encombrants : vérins de force 100 tonnes, vérins de 50 tonnes, vérins tendeurs de 25 et 50 tonnes, tir fors de 5 à 10 tonnes, ridoirs de 8 à 10 tonnes ; ces outillages sont montés au poste de travail à l'aide des grues de la cale ou à dos d'homme si la grue n'est pas disponible.

Le travail de réglage est intéressant, valorisant, mais parfois pénible et harassant.

16 - L'ambiance de travail

Dans le service, l'ambiance de travail est très bonne, avec des relations fortes parfois. Au fil des ans nous formons une équipe unie, une équipe de copains, aussi bien pour le travail, la solidarité et la fête, notamment à l'occasion de départs en retraite mémorables et un peu mouvementés.

Je citerais quelques copains : *Bernard LE DREFF, Paul RAMBAUD, Jean-Claude AOUSTIN, André FOURE, René DENAIRE, Pierre BELLLOT, Marcel BERTHELOT, René LEGAL, Robert BONHOMME.*

Je ne peux pas tous les citer, tous étaient des gens de qualité et avec qui il faisait bon travailler.

17 - Les supers pétroliers

La vie continue et arrive à l'époque des géants des mers de 1974 à 1980 : plusieurs méthaniers de 125 000 m³, quatre pétroliers de 500 000 tonnes « **Batilus** » « **Bellamya** » « **Prairial** » « **Pierre Guillaumat** ».

Ces pétroliers sont les plus gros navires du monde : longueur 400 mètres, largeur 62 mètres, hauteur 42 mètres ; leur superficie représente trois terrains de football.

C'est dans cette période de grande intensité que j'évolue dans la hiérarchie : contremaître en 1973, chef d'atelier en 1978.



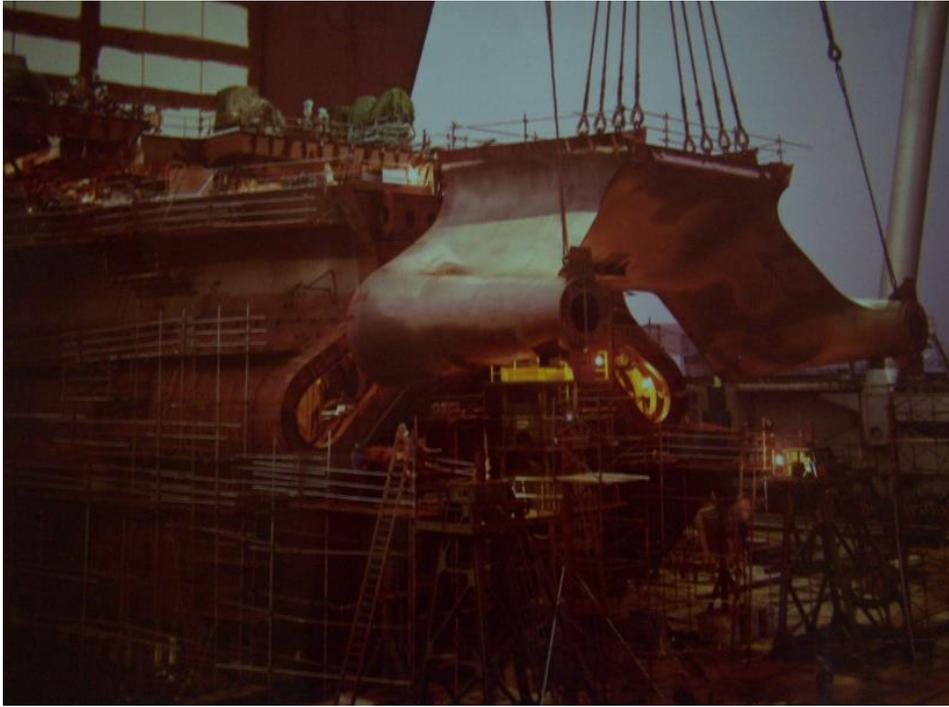
Citernes de pétrolier



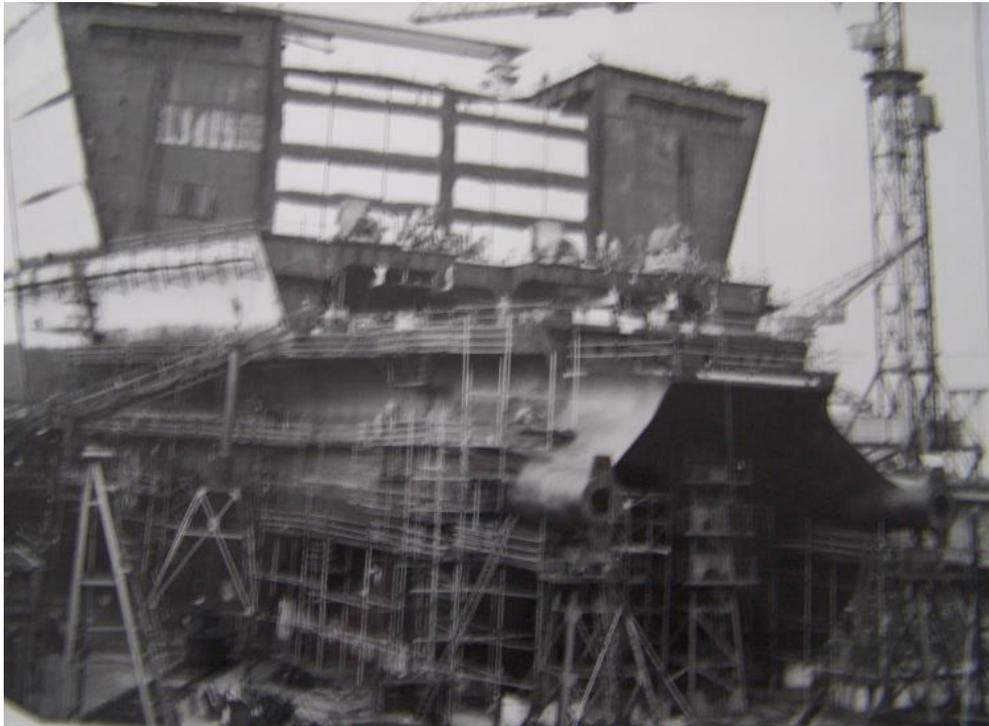
Citernes de pétrolier



Pose de superstructures de pétrolier



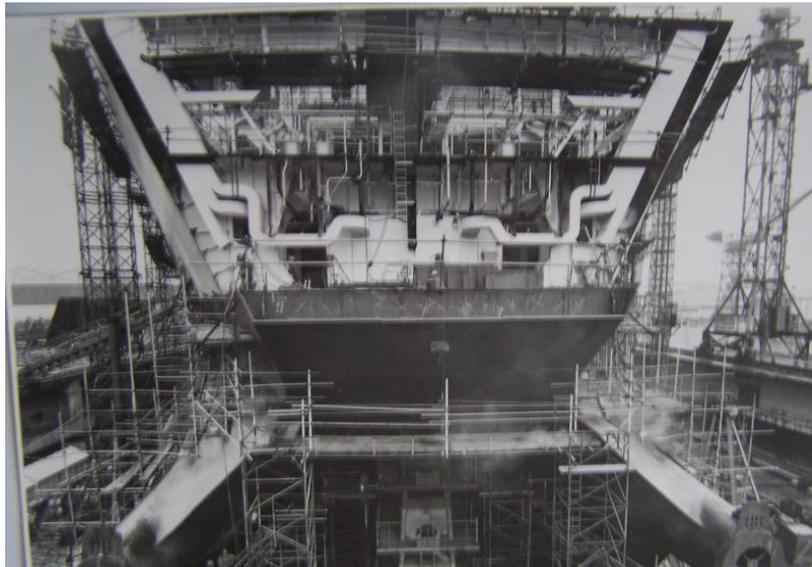
Sortie de ligne d'arbre pétrolier de 500 000 tonnes



Montage de la partie AR d'un pétrolier de 500 000 tonnes



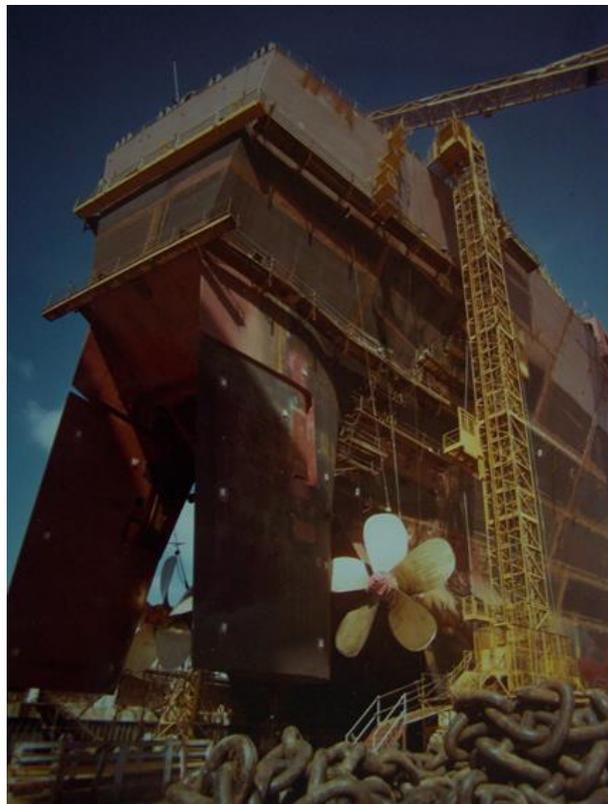
Montage du bloc machines d'un pétrolier de 500 000 tonnes



Montage de la partie AR d'un pétrolier de 500 000 tonnes



Arrière du « Batilus » vu du fond de la cale



18 - Le chômage partiel

Au cours des années 1980/1985, une période de récession s'installe.

Nous avons une année de chômage partiel (32 heures de travail par semaine).

Les chantiers prennent des commandes d'ouvrages divers : 2 paquebots « **New Amsterdam** » et « **Noordam** », puis une série de porte-containers « **Delmas** », de petits pétroliers pour les Emirats arabes, une barge pour l'OHIO, un dock flottant pour le HAVRE



Paquebot New Amsterdam



Car-ferry Danielle Casanova

19 - Le « Souverain des Mers »

En 1985, une embellie se produit, la compagnie Norvégienne RCCL nous commande un grand paquebot de croisière, le « **Souverain des Mers** » avec deux autres navires en option. Les Chantiers retrouvent le sourire, une émulation très forte se produit, toutes les énergies se mettent en route.

La construction du « **Souverain des Mers** » est une réussite. J'en suis le chef de bord et avec toutes mes équipes d'ouvriers très motivés, toute hiérarchie confondue, nous participons à cette réalisation qui fera date dans l'histoire de l'entreprise.



Jean-Yves au travail



**Dans la salle du théâtre
du « Sovereing »**



**Logos constructeur & armateur
Du « Sovereign of the Seas »**



Mise sur cale du Sovereign of the Seas – Equipe de direction RCCL



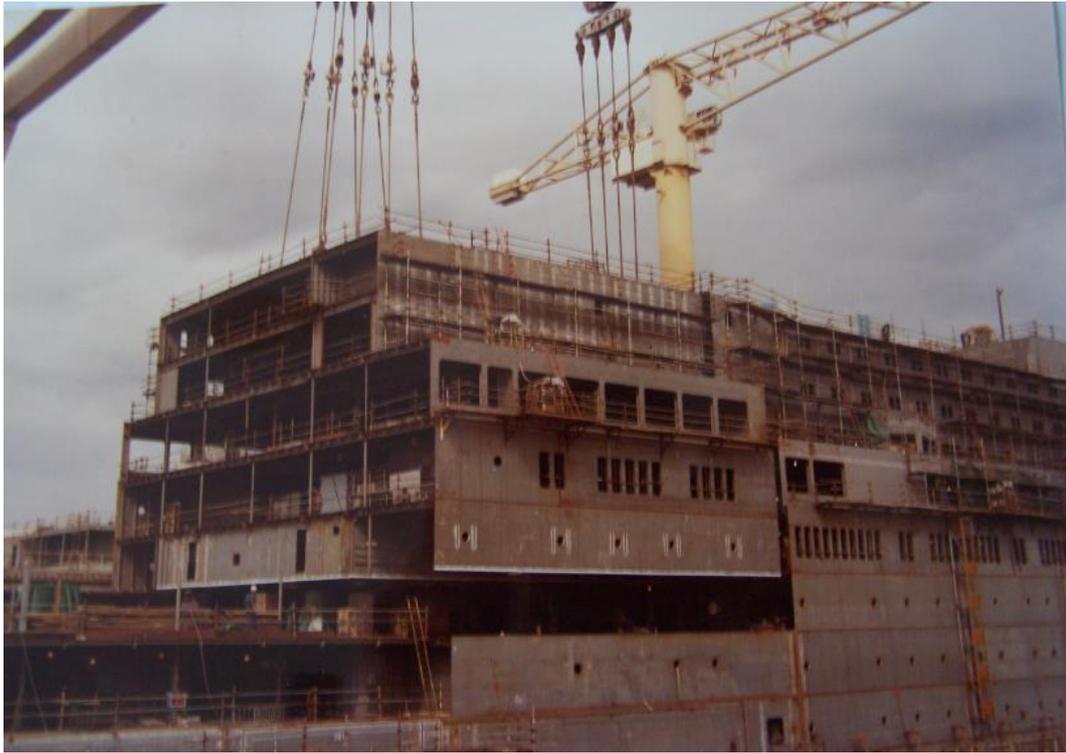
Mise sur cale du Sovereign of the Seas – Equipe chantiers



Pose d'un stabilisateur du Sovereing of the Seas



Pose du bloc timonerie du Sovereing of the Seas



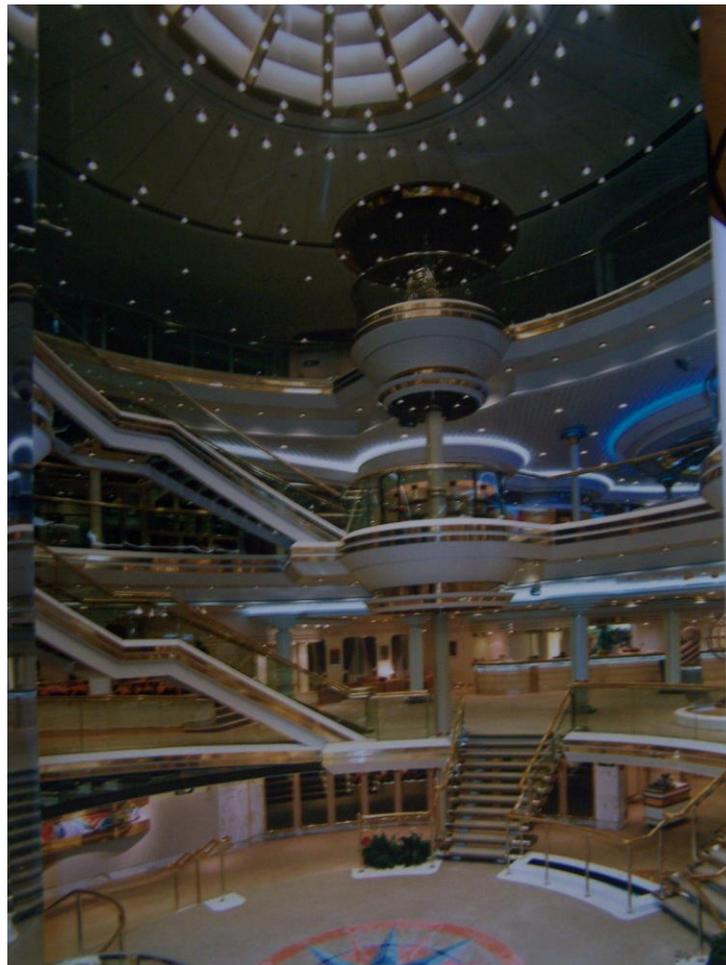
Pose d'un bloc de superstructure



Pose du viking krown du Sovereign of the Seas



Sovereign of the Seas



« Centrum » du Sovereign of the Seas

20 - La vie dans ma fonction

Durant toutes ces années, de 1980 à 1992, j'exerce la fonction de chef de bord, parfois avec d'importants effectifs (environ 350 personnes).

Ce travail me convient, me pose parfois quelques soucis techniques, des soucis humains avec des situations tendues.

Mais avec énergie et réflexion, je m'en sors assez facilement. Cela me plaît, il y a toujours une part d'incertitudes, mais je suis là pour les résoudre.

Mes relations avec les responsables et avec les ouvriers se passent bien.

Les contacts avec mes patrons, MM D'ACREMONT et SALLENAVE, sont concrets, francs et de « bon ton ».

Avec les organisations syndicales, sous une autre forme, les approches sont directes et les solutions sont trouvées.

Je suis plutôt serein, je n'ai pas de souvenirs vraiment rudes et empreints d'animosité.

21 - Les relations entre services

Avec mes collègues du montage tôlerie, chefs d'atelier et agents de maîtrise, il y a beaucoup de solidarité : c'est connu dans l'entreprise. Nous formons une grande famille.

Malgré les aléas de toutes sortes et les soucis techniques, on se serre les coudes pour faire en sorte que ça marche.

Les anecdotes, bonnes ou mauvaises sont trop diverses et nombreuses pour être citées, il faudrait écrire un livre.

Vis-à-vis des ateliers et des services nécessaires à la construction du navire, Montage Bord Coques, Montage Bord Appareil Propulsif, Peinture, l'entraide existe, mais à part quelques personnes à caractère difficile.

Le programme A212 de nos amis de l'ordonnancement central nous aide dans cette tâche. Il y a des dates de finition de travaux impératives. Si, pour des raisons diverses : intempéries, problèmes techniques en amont, nous prenons du retard, il nous appartient de prendre des initiatives pour résorber ce retard ; soit en augmentant les effectifs, soit en travaillant par postes.

Je ne peux pas dire que cela me pose des problèmes insurmontables et que cela m'a marqué.

Il faut faire tourner l'entreprise, chacun à son niveau : *c'est la règle du jeu.*

22 - La relation avec nos clients

Les contacts, les relations avec nos clients armateurs et experts étaient assez faciles, à part deux ou trois exceptions....

On usait de diplomatie, de compréhension avec une estime réciproque.

Ma mauvaise connaissance de la langue anglaise, m'a parfois posé des problèmes, mais ces gens de grande qualité savaient se mettre à notre portée. Je citerai M. MYSETER de RCCL, M. BARDSETRH du Norsk Veritas, M. LE DANVIC du bureau Véritas, un personnage pittoresque : le père VAUGANH du Lloyds.

23 - La réorganisation du montage

Suite à une période agitée, liée aux licenciements de 1989, puis aux grèves de 1990, des changements dans l'organisation du montage sont intervenus en 1991/1992, avec la création des professions du Montage.

Je suis responsable de la profession du montage tôlerie.

Cela consiste à mieux imbriquer les exécutants, ouvriers, agents de maîtrise dans leurs corporations respectives. Je dois gérer le personnel, leur placement, le suivi de leur carrière, leur formation et leurs augmentations de salaire.

Connaissant très bien tous ces gens, cela facilité mon action. C'est mon rôle, jusqu'à mon départ en retraite.

Ce travail demande diplomatie, justice et respect.

Je participais également à l'élaboration des budgets et des modifications techniques sur les nouveaux projets de navires ;

cette tâche est intéressante, demandant des qualités humaines de compréhension des hommes, mais moins de technique et moins de concret qu'auparavant.

24 - Quelques souvenirs pénibles

***Le premier** qui me vient à l'esprit : la chute d'un bloc machine de pétrolier en 1970.

Il y eut trois morts, quelques blessés, et ce à huit heures du matin.

Ce fut un moment très pénible pour le jeune agent de maîtrise que j'étais à l'époque.

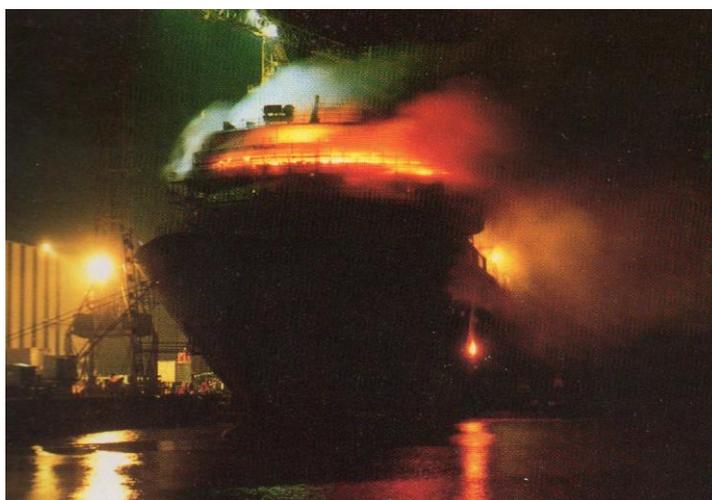
Suite à cette catastrophe, le mode de tenue des blocs en dévers a été complètement modifiée et réfléchi, le découpage et l'étude du montage de ces blocs ont été repensés.

***La seconde** catastrophe est, pour moi, l'incendie du « **Monach of the seas** » en 1989.

Le tiers avant de la longueur du navire en construction prend feu à 18 heures et l'incendie ne fut maîtrisé qu'à 4 heures du matin.

J'ai cru, par instants que notre chantier naval étant en perdition. Le combat contre le feu fut extrêmement difficile.

Grâce à une réactivité exceptionnelle, les chantiers se relèveront très vite de cet épisode malheureux.



Incendie du « Monach of the seas »

25 - Quelques grands souvenirs

*La livraison du « **Souverain des Mers** » en janvier 1988 avec la fierté de tout le personnel des chantiers et de toutes les personnes de la région Nazairienne.

Une réalisation presque parfaite, avec une forte médiatisation (Léon Zitronne était présent !). J'étais responsable du montage tôlerie de ce navire.

*Je pense également aux livraisons et départs en mer des pétroliers géants de 500 000 tonnes

*Les montages des blocs étambot et gouvernail du « **Monarch of the seas** »

*Enfin, je me souviens aussi des difficultés de certains cas de redressement, résolus avec la compétence de mon ami Jacques GUYADER.

26 - Départ en retraite en 1999







- ✚ J'ai donc passé 42 années dans cette entreprise ; cela paraît simple.
- ✚ Avec le recul, c'est ce que je pense...
- ✚ Mais peut-être avais-je le caractère, le comportement, la façon d'être pour passer ces 42 années de carrière dans de bonnes conditions, pour m'y plaire.
- ✚ Je suis fier de l'entreprise que j'ai connue, des gens avec qui j'ai travaillé, des travaux réalisés en commun.
- ✚ J'ai connu beaucoup plus de moments heureux que de cas difficiles.
- ✚ J'y ai gagné ma vie et ma retraite.
- ✚ Si c'était à refaire, je le referais sans problèmes et avec enthousiasme.

Jean-Yves



Pose d'un bloc sur les tins



MÉMOIRE DES CHANTIERS

Jean-Yves BERNARD
Embauche: 1977/1977: Retraite

Reproduction interdite, sauf accord écrit de A.O.N.A.