



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



Michel CAVARO
J'étais traceur coque aux Chantiers ...

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Présentent

Interview de Michel CAVARO

Enregistrée en Février-Mars 2006 à l'Ecomusée de Saint-Nazaire

Prise de vue : Jean-François LE BERRE
Interviewers : Jean-François LE BERRE – Jacques BERTHO

(Durée 68 minutes)

« Je vais d'abord me présenter :

Je m'appelle **Michel CAVARO**, je suis né en 1939, le 31 août exactement. C'est-à-dire quelques jours avant la déclaration de la guerre par la France à l'Allemagne.... Je suis donc ce qu'on peut appeler, un peu en rigolant, un produit d'avant guerre.

Je vais surtout vous parler de ma vie aux Chantiers.... Et je vais commencer d'abord par la façon dont on y arrivait.

Souvent, on pense qu'on passait un concours d'entrée aux Chantiers et que c'était terminé. Cela faisait partie effectivement de la démarche, mais avant, il y avait quand même d'autres démarches à faire, en l'occurrence des tests psychotechniques rue du Croisic à Saint-Nazaire.

A partir de là, les parents étaient convoqués et on leur disait un peu dans quelle direction il fallait que l'on s'engage pour notre vie de travail.

Dans mon cas précis, on avait dit à ma mère : « **On verrait bien votre fils faire traceur en aéronautique** ».

Pourquoi pas après tout !

Ça, c'était donc une chose, la seconde chose qu'il ne faut pas oublier, c'est qu'il fallait arriver avec, au minimum, le certificat d'études primaires. C'était vraiment la base de tout à l'époque. Et donc réussir enfin le passage du concours d'entrée.

A cette période, on passait souvent plusieurs concours. Personnellement, je n'en ai passé que deux, c'est-à-dire celui des Chantiers de l'Atlantique et celui de l'Aviation... Beaucoup d'autres faisaient ces deux là, plus le Collège Technique, de façon à augmenter les chances d'être pris quelque part. Le truc à l'époque, c'était d'aller bosser, ce n'était pas l'école, c'était d'abord le taf.

J'ai eu la chance d'être reçu dans les deux entreprises. La première ayant répondu étant les Chantiers de l'Atlantique, pour ne pas perdre éventuellement le droit de rentrer, je me suis précipité et j'ai donc accepté et signé mon embauche.

Quelques jours après j'étais reçu à l'Aviation.

JF. LE BERRE : « *C'était les deux entreprises principales ?* »

Michel CAVARO : « Voilà, c'était tout à fait ça. »

JF. LE BERRE : « *Et ton apprentissage alors ?* »



Ecole d'apprentissage des chantiers vue du paquebot Liberté

Michel CAVARO : « Ah, l'apprentissage ça a été un grand truc ! C'était un changement total. Je n'avais jamais connu que l'école primaire à l'époque, à l'Immaculée, parce que natif de l'Immaculée.... Je ne connaissais rien d'autre. Et d'un seul coup, me voilà embarqué dans un truc un petit peu invraisemblable. J'avais mon beau-frère qui y travaillait. Il avait beau m'en parler... mais on a vraiment de la peine à comprendre ce que cela pouvait être.

L'apprentissage se déroulait sur trois ans, avec une première partie commune de 3 mois, le préapprentissage, qui permettait de définir les capacités de chacun à exercer ou non un métier particulier... de détecter les capacités de chacun, mais aussi et surtout en fonction des besoins ; il y avait surtout ça. Des traceurs, il n'en fallait pas beaucoup par exemple, mais des chaudronniers et des ajusteurs, en comptant des tourneurs, les fraiseurs, etc.... il en fallait un peu plus. Nous, on devait être 9 traceurs. A coté de ça, il y avait les menuisiers, les électriciens. Au bout des 3 mois de préapprentissage, on était donc dirigé vers les métiers qui nous avaient été affectés.

J'ai été envoyé vers ce que j'avais demandé, c'est-à-dire traceur de coque.

L'apprentissage de traceur de coque s'est déroulé pendant presque deux ans et demi, du 1^{er} janvier 1954 à la fin juin 1956. Deux ans et demi au cours desquels on apprenait le métier et tous les cours qui venaient se greffer là-dessus, c'est-à-dire le français, les maths, le dessin, la technologie générale, la technologie du traçage. On avait aussi des cours de sport et des cours d'éducation civique.

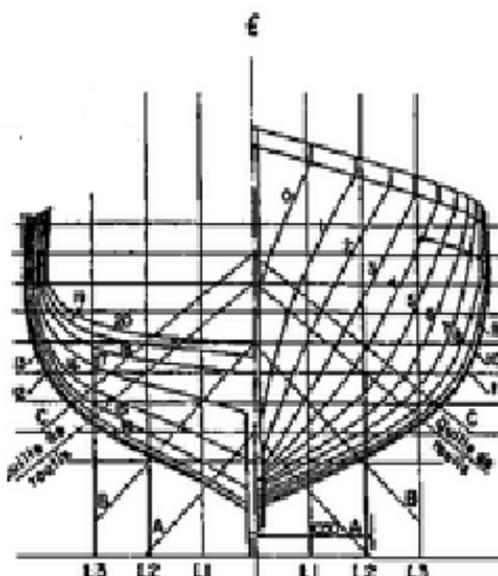
J. BERTHO : « *Est-ce que tu pourrais préciser ce que veut dire traceur de coque ?* »

Michel CAVARO : Traceur de coque ?

C'est vrai, Mr PEYRON, qui était directeur de l'apprentissage, avait très bien défini ça : ***c'est celui qui est capable de prendre les plans, c'est-à-dire quelque chose en deux dimensions et de les transformer en réalité, c'est-à-dire quelque chose en trois dimensions !***

Je crois que cela représente très bien ce qu'est le métier de traceur de coque.

C'est-à-dire qu'on part des plans et qu'on fait tout ce qui est nécessaire pour que les gens, après, puissent faire en vraie grandeur, ce qui a été couché sur le papier.



Vertical

JF. LE BERRE : « *Tout le monde leur fait confiance, c'est quand même un métier noble - d'élite, ajoute J. BERTHO* »

Michel CAVARO : C'est exagéré de dire ça. Mais c'est vrai qu'on se considérait comme ça oui... Mais c'est un métier passionnant : le développement des tôles de bordé. Aujourd'hui, tout ça, c'est l'ordinateur qui se le paye. Mais à l'époque, c'était nous, en en vraie grandeur ! Je me souviens d'une machine qui avait été inventée, pour essayer de développer des tôles de bordé, avec un système de picots. Je ne sais pas si cela a vraiment servi...

Les Chantiers avaient leur harmonie musicale. Et à l'école c'était facultatif, on avait la possibilité de suivre des cours le soir après le travail, cours qui étaient donnés par des anciens des Chantiers. Moi, je voulais apprendre la musique depuis tout petit. J'ai donc commencé par apprendre le solfège et quand j'ai pu lire la musique on m'a prêté un instrument (à la maison il n'était pas question d'acheter quoi que ce soit.) ; alors j'ai commencé avec un truc absolument effarant : c'était un saxophone contrebasse... un machin qui faisait une fois et demie ma hauteur ! Il fallait que je monte sur un banc pour souffler dedans ! C'est ce qu'il y avait de disponible...

Il n'empêche, que j'ai fait mes premières armes comme ça. Et comme je ne me débrouillais pas trop mal, il jour, on m'a dit 'Dis donc, y'a un basson », et à Saint-Nazaire, personne ne jouait du basson, sauf une personne qui avait appris par elle-même et qui m'avait appris les rudiments du basson. Donc j'étais bassoniste après à l'Harmonie de Saint-Nazaire et à l'harmonie de la BAULE aussi.



Basson

L'harmonie n'était quasiment formée que de gens qui travaillent à l'intérieur de l'entreprise.

J. BERTHO : « *ça servait à quoi ?* »

Michel CAVARO : Par exemple, cela servait à la remise des diplômes de fin d'année. Cela servait surtout lors des baptêmes des bateaux, la Marseillaise et une ou deux marches... Je ne me rappelle plus lesquelles, mais c'était ça. Cela s'est perdu après, parce que pour la France c'était une grande musique qui était venue.... Quand il y avait des personnalités, je ne sais pas si l'harmonie y était...

Au bout de deux ans et demi, trois avec le préapprentissage, on sortait avec ou sans le CAP. Avec on allait vers les métiers qu'on avait choisis. Sinon, on risquait d'être un peu à

l'étage en dessous. Un traceur avec CAP allait à la salle à tracer pour commencer, s'il n'avait pas son CAP c'était souvent à la reproduction.

JF. LE BERRE : « *Et il n'y avait pas moyen de rattrapage ?* »

Michel CAVARO : Je crois qu'il pouvait le repasser l'année suivante, mais je n'en suis pas certain.

J. BERTHO : « *Michel, tu viens donc de passer ton CAP de traceur ; qu'est-ce qui se passe maintenant et quel fut ton premier travail ?* »

Michel CAVARO : Dans un premier temps, le moniteur d'apprentissage qu'on a eu en 3^{ème} année (Pierre Aoustin pour les 2 premières, et Félix Aoustin pour la 2^{ème}) commence par nous demander à quel endroit on préférerait travailler :

- Au nord, c'est-à-dire La Loire
- Ou au sud, c'est-à-dire Penhoët

Bien que la fusion ait eu lieu, puisqu'on était en 1956.

J'ai demandé à aller à la Loire, parce qu'il y avait mon beau-frère (il était charpentier), et je me suis retrouvé à Penhoët ! Je n'ai pas trop compris pourquoi... C'était comme ça.

JF. LE BERRE : « *Malgré la fusion de 1955, en 1956 les gens avaient toujours dans leur tête la distinction entre les deux ?* »

Michel CAVARO : Oui, et tant que je me souviens, il devait même y avoir encore une séparation du côté de la menuiserie bois, qui aujourd'hui, se trouverait du côté de la plateforme hélicoptère au bout du balais rose.

Toujours est-il que je me suis retrouvé à Penhoët. On est allé voir le chef d'atelier, Mr Théodore JALLAIS, qui nous a emmené en rang d'oignons, chacun vers notre matelot respectif.



Salle à tracer de Penhoët

JF. LE BERRE : « *Quand tu dis matelot, aujourd'hui le matelot c'est quelqu'un qui est l'aide d'un ouvrier professionnel, et à cette époque là ?* »

Michel CAVARO : C'était plutôt le professionnel. En l'occurrence, le matelot en question s'appelait Michel HALGAND. On venait de lui confier toutes les épures de traçage

nécessaires à la confection du pic avant du pétrolier « Vendée ». Je me suis donc retrouvé avec ce gars, qui, comme premier travail, m'a appris à faire le calcul du bonus. On parlait encore bonus à l'époque !!!!!



Gabarits de traçage

J. BERTHO : « *Cela n'a rien à voir avec le traçage !!* »

Michel CAVARO : Non, mais ça rentrait dans la logique des choses ! Moi, je ne l'ai jamais appliqué, parce que ça a disparu presque aussitôt. Mais il y avait des calculs à faire pour savoir combien de temps effectif, par rapport au temps alloué, il fallait passer pour avoir un boni moyen.

J. BERTHO : « *Il faut dire que le boni agissait sur la paye...* »

Michel CAVARO : Bien sur, ce qui entraînait d'ailleurs quelques fois des difficultés parce qu'il y avait des gars qui, malgré toutes leurs capacités et leur bonne volonté, n'arrivaient pas à « tirer » le boni moyen. Alors après, il y avait des sortes de marchandage... on allait plus ou moins chercher de l'argent ailleurs...

JF. LE BERRE : « *C'était le début des développements du rendement. Mais c'était aussi la capacité de dire : on va construire un bateau dans tels délais, parce qu'il faut bien mesurer quelque chose. Les conflits qu'il y avait sans doute à l'époque, d'ailleurs on le voit bien aujourd'hui, c'est que suivant la difficulté du travail, il faut beaucoup plus de temps de réflexion...* »

Michel CAVARO : Je me suis donc retrouvé avec ce gars. On a commencé à travailler donc sur le traçage du pic avant. J'avais fait, je crois des gabarits de forme. Quand on est dans le pic avant ou arrière, il y a automatiquement beaucoup de formes, donc beaucoup de tôles qui ne sont pas développables, donc des gabarits de formes. Et au bout de

quelques mois, on m'a mis à mon compte. Mon chef est venu me voir et m'a dit « **P'tit gars, ça a l'air d'aller ; j'ai vu avec ton matelot, on va te mettre à ton compte** »

Être à son compte, c'est un peu reconnaître notre capacité d'ouvrier. Il faut le voir comme cela. On nous confiait un coffre, on était donc devenu le patron d'une équipe, responsable de deux personnes. Et j'ai reçu pour l'occasion un mousse pour m'aider dans ma tâche.

La première tâche que j'ai eue en tant que professionnel pur, c'était le formage des plats de membrures, et des plats pour le formage des tôles de bordé. On faisait en plat de 40x4 ; ça pouvait faire 6-8m de long. Pour les plats de tôles de bordé, c'était des plats de 30x3, qui eux, faisaient 2,5m. Le jeu consistait à les former suivant le tracé du vertical qui reposait sur le plancher.

Pour ce faire nous avions deux outils : pour le dégrossi du formage de ces plats, on avait ce qu'on appelait la « louche » (un instrument qu'on posait par terre, dans lequel on venait encastrer le plat, et sur lequel on tapait de façon à lui donner une forme). Pour figoler, c'était à la « cuillère »

Et un jour, je ne sais plus pourquoi, je me suis retrouvé, toujours au traçage, à la Loire.

Et là, j'ai vu arriver les prémices de tout ce qui allait être après l'informatisation des choses. Au début, quand on faisait un tracé de tôle par exemple, on avait des machines, mais elles étaient manœuvrées manuellement : il fallait mettre les rails, poser la machine dessus, qui découpait la tôle. Mais dans les endroits difficiles, c'était totalement manuel, avec des découpeurs (qui était un métier à part, les « fines lames »)

On commençait donc à automatiser un peu tout ça. Il y avait donc un outillage qui avait été acheté au chantier, un genre de banc de découpage : à un bout il y avait un œil de lecture, à l'autre un chalumeau. Cet œil de lecture suivait des contours en grandeur réelle (pas de 1/10^{ème} à l'époque), qui découpaient des tôles que nous avions tracé préalablement. Et là, les gabarits que l'on faisait avant, avaient donc bien évolué. On a travaillé par exemple sur du papier noir d'un côté. On a connu une espèce de gros feutre, qui avait un nom bien particulier ; il y avait les scotchs blancs sur le noir... on a également travaillé avec des feuilles de plastique collées avec différentes couleurs de scotch. Donc ça évoluait.

J.F. LE BERRRE : « *C'était un traçage en grandeur réelle avec une machine à recopier ?* »

Michel CAVARO : Voilà, tout a duré jusqu'en juillet 1959. C'est d'ailleurs dans cette période là que j'ai vu que commençait à se monter l'atelier 120 tonnes. C'est le premier qui a été fait en semi automatisé, avec des ponts intérieurs... ça faisait pratiquement un hectare je crois. Au mois de juin 1959, au moment des congés, j'ai dit au revoir aux chantiers parce que j'étais appelé.... Sous les drapeaux. Je suis donc parti à l'armée le 1^{er} septembre 1959 pour 28 mois...



Atelier de 120 T vu de la Loire

On passait des tests à l'époque à Guingamp. J'étais revenu « apte » à faire une école d'EOR. Je ne savais pas ce que cela signifiait exactement, mais un gars de l'harmonie des chantiers m'avait indiqué que cela me permettrait d'intégrer une harmonie... Comme quoi, ça avait servi à quelque chose d'apprendre la musique ! Si bien que j'ai fait 4 mois de classes sur BRIVE, 10 mois dans la musique régionale de BORDEAUX, ce qui m'a permis d'ailleurs de venir voir le lancement du France. Au bout de 14 mois, je suis parti en ALGERIE. Et là encore, c'est l'apprentissage qui m'a servi.

J'arrive en Algérie, je suis présenté à un capitaine, qui demandait à chacun quel était son métier dans le civil.

Quand je lui ai dit que j'étais traceur de coques, il m'a dit « *Bon allez, on va vous mettre comme dessinateur* ».

J'étais content, en me disant qu'au moins je n'allais pas perdre la main, et que peut – être, au retour de l'armée, cela me servirait. Il était tireur d'élite et il avait besoin de cibles ! Alors j'ai fait des cibles (à l'encre de chine !).

J'ai donc fait 14 mois en Algérie, ce qui m'a amené à 28 mois d'armée. Juste avant de partir de là-bas, j'avais écrit aux chantiers ; parce que l'on n'était pas débauché, on était même suivi, car l'on recevait de la part du CE des colis, voire des chèques. Au dessus de 1 an, de ma durée légale, je crois que tu touchais quelques choses.

J'ai donc écrit aux Chantiers qui m'ont répondu en disant que si je satisfaisais à l'examen médical et qu'il y avait du travail, l'on me reprendrait.

Je suis donc rentré d'Algérie le 25 décembre 1961. Je suis arrivé en France le 28.

J'ai recommencé à travailler le 8 janvier 1962 !

Ce sont des dates qui restent bien cadrées dans la tête !!!

JF. LE BERRE : « *Le chantier était quand même dans l'obligation de reprendre ?* »

Michel CAVARO : Théoriquement oui ! Je suis donc retourné aux chantiers.... L'ingénieur m'apprend qu'on ne parlait plus de traçage ! Je n'étais pas au courant de ce qui c'était passé....

Donc je suis allé au 120 tonnes. Là bas, le grand Maurice, chef d'atelier, me dit : « *Tu tombes bien ; on a un problème avec la porte.* »

J'ai passé 8 jours à tenir mon doigt sur un bouton pour maintenir la porte fermée !!!!

A partir de là ; je suis allé faire un stage d'agrafage pour devenir charpentier, parce qu'il n'y avait plus de boulot au traçage.

J'ai appris à ce moment là que tout avait été transformé au traçage : le traçage grandeur, il n'y en avait presque plus. C'était les anciens qui étaient dessus. Mais tout est passé au 1/10^{ème}.

Il y avait eu une évolution terrible pendant mon absence.

JF LE BERRE : « *Le 1/10^{ème}, ça veut dire quoi ?* »

Michel CAVARO : Le 1/10^{ème}, c'est ni plus ni moins, que le métier de traceur tel que je l'avais connu, mais en 10 fois plus petit... c'est à dire qu'au lieu de faire ça dans des grandes salles immenses, c'était dans un grand bureau, avec des gars devant leurs tables qui travaillaient au 1/10^{ème}. On travaillait au crayon. On n'avait plus les grands gabarits à faire. Quelques gabarits de forme se faisaient encore dans la salle. Si bien qu'il fallait beaucoup moins de traceurs, d'autant plus qu'après le **France**, il me semble qu'il y avait eu un peu moins de travail.

Moi, j'ai donc fait charpentier de 1962 à mai 1965 ; dans les 120 tonnes, à l'accrochage (c'est-à-dire à accrocher les tôles au bout des grues).

1965 : Pierre Aoustin, chef d'atelier à la préfabrication (atelier dans lequel était fait des éléments spécifiques qui ne passaient pas au 120 tonnes) avait besoin de traceurs, en grandeur de reproduction. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui tracent les éléments côte à côte, les soudent ; ça forme un grand carré par exemple, et on a besoin de découper un panneau là-dedans.

Là c'est à nous de tracer.

Il y avait un toit ouvrant, et la « grand-mère » (NDLR : la grue Gusto) pouvait venir chercher les Onassis (les Olympic) avec les anneaux olympiques. Il fallait aussi pointer e tour des anneaux pour les peintres. C'était l'hiver, il faisait un froid de canard ; il n'y avait pas de chauffage à l'époque. Nous, nous étions grimpés sur la demi-cheminée, nous avons un système pour ne pas perdre notre pointeau en permanence, qui nous échappait à cause du froid.

Et en 1966, Pierre Aoustin m'a dit « *Tu vas quitter l'atelier et tu vas partir au 1/10^{ème}* »



Grue Gusto « la grand-mère »

J'avais quand même appris un peu, entre temps, ce que ça pouvait être. Je me suis retrouvé derrière une table à faire ce que j'avais appris quelques années plus tôt sur du papier, au lieu de le faire en vraie grandeur. A cette époque, on ne parlait pas beaucoup d'ordinateur encore, bien qu'on fit des tracés qui étaient mis sur des bandes perforées qui servaient au découpage des tôles.



Traçage avec latte & plombs

JF. LE BERRE : « Il me semble que cela s'appelait des « logatomes » ... il devait y avoir une traduction entre le 1/10^{ème} et ce système. »

Michel CAVARO : L'hiver 67-68, on a du faire ce qui était le premier vertical 1/10^{ème}, à partir de points sortis d'un ordinateur, et qui venait des pays nordiques. On avait été un peu gênés parce que l'ordinateur continuait les formes jusqu'au bout, si bien que dans les parties avant et arrière, on avait des points négatifs, c'est à dire qu'on était passé de l'autre côté de l'axe du navire. On était deux équipes de deux.

Cela, c'était la partie 1/140^{ème} qui s'est arrêtée fin janvier 1968, parce que j'ai commencé à aller à la maîtrise le 1^{er} février.

J. BERTHO : « Nous sommes donc en 1968... Qu'est ce qu'il se passe ? »

Michel CAVARO : Un peu avant le mois de février, on m'a demandé si j'étais d'accord pour aller à l'école de maîtrise. Il fallait un petit test. J'y suis parti le 1^{er} février. On était versé directement, soit à bord, soit dans les ateliers. Moi je me suis retrouvé au pré montage, qui fonctionnait depuis quelques temps, mais qui n'était pas complètement dans sa configuration actuelle.

JF. LE BERRE : *Pré montage tôlerie – c'est la zone où on construit des blocs qui peuvent être armés et après être « empilés » dans la cale...*

Michel CAVARO : Il y avait beaucoup de formation sur le traçage. Il y avait aussi agrafage et découpage. Un peu de travail d'encadrement proprement dit. Le stage devait durer quelques mois, mais il a duré plus longtemps à cause des fameuses grèves de 1968 qui ont interrompu cette formation. Je crois qu'on était au mois de septembre. Donc, j'ai finalement été versé là où j'étais avant, c'est-à-dire le pré montage. C'était donc la mise en place des panneaux d'atelier pour faire des blocs.

J. BERTHO : « Tu es donc devenu chef d'équipe tôlier ? »

Michel CAVARO : Avec une équipe de tôliers qui comprenait des traceurs, parce qu'il fallait au départ tracer l'implantation des blocs au sol. Tous les tôliers le savent ; il y a toujours du travail de traceur sur un bloc. Que ce soit le traçage du panneau supérieur sur le panneau inférieur, l'implantation des cloisons, celle des manilles pour soulever pour retourner....

Et à l'époque où j'ai commencé, il fallait aussi niveler les tins, c'est-à-dire préparer le plan de pose qui va recevoir le bloc. On n'avait pas les appareils optiques encore. Cela se faisait à l'aide de bouteilles en laiton avec une partie graduée en verre et un tube qui pouvait faire une vingtaine de mètres. Tout était rempli d'eau, et le jeu consistait à mettre la même hauteur de chaque bout, selon le principe des vases communicants.

Le plus dur, c'était de remplir le niveau sans mettre de bulles dedans : Il y avait des spécialistes, pas forcément d'ailleurs que ces traceurs, mais des charpentiers par exemple qui faisaient ça.



Aire de pré montage & formes de montage

JF. LE BERRE : « *Il existait des plots réglables à l'époque ?* »

Michel CAVARO : Non, ça s'est fait après. Au tout départ, c'était du bois. Après on est venu avec des têtes acier et avec la partie dans laquelle on pouvait couper.

Quand on a fait les gros pétroliers de 550 000 tonnes, on armait à l'intérieur sur les blocs tout ce qui était échelles métalliques, passerelles.... Tout ce qui pouvait l'être était monté au pré montage (qui faisait 40 mètres).

JF. LE BERRE : « *C'était le début de l'armement au niveau du pré montage ... ?* »

Michel CAVARO : Ensuite, on a même monté des blocs sanitaires. Et puis les premiers châteaux qu'on a faits dans le fond. Il y a eu l'armement aussi. Et on est allé de plus en plus gros. Si bien qu'un jour, on s'est retrouvé avec un bloc de plus de 750 tonnes... Impossible de le décoller.

Donc on a commencé à enlever tout ce qu'il y avait dessus (les échafaudages nécessaires, des auxiliaires...).

J. BERTHO : « *Michel, tu es agent de maîtrise sur le pré montage. As-tu quelques anecdotes à nous raconter ?* »

Michel CAVARO : Je crois qu'on est tous pareils, on a vécu des moments plus ou moins difficiles, d'autres heureux....

Le premier dont je me rappelle, c'est ce qu'on a appelé les tôles d'assise du « **Noordam** » et du « **Niew Amsterdam** ».

Deux paquebots qui avaient la particularité d'avoir les moteurs posés directement sur le plafond de ballast, et non pas sur des carlingages comme c'est souvent le cas.

Les moteurs étaient donc posés sur des tôles spécifiques, beaucoup plus épaisses, capables d'encaisser.... Ces tôles faisaient quand même 45 mm d'épaisseur, et venaient reposer sur une armature très importante. Les lices étaient doublées par des gros plats verticaux à champ, qui devaient faire dans les 30 ou 40 mm d'épaisseur, avec chanfrein à cœur dans la partie haute pour souder sur la tôle d'assise. Quand on a voulu commencer à agraffer, cela n'allait pas tout seul.

Quand le charpentier était en dessous.... La tête + l'écran et le casque, cela ne passait pas ! Donc on a changé l'écran par un casque de cuir, et puis le gars a réussi à agraffer tout l'ensemble. On s'est alors demandé comment les soudeurs allaient faire...

Nos supérieurs nous ont indiqué que l'effort était surtout vertical.... Donc on a mis les gens à souder. Il y avait des paquets de soudure à mettre ! Avec trois quarts... etc.... Quand le service contrôle est venu, ils ont jugé que le travail était inacceptable, que tout allait être arraché...

La décision a donc été prise de découper la tôle en carrés, entre les différents éléments de renfort qui étaient en dessous... Les découpeurs venaient de partout ! Ensuite, il a fallu tout ragréer, puis repenser le système, c'est-à-dire changer tous les chanfreins, et organiser un système de soudure en amont à l'extérieur du navire pour n'avoir à faire qu'un minimum ensuite à bord.

Cela a pris un temps fou....



Paquebot Noordam

La seconde chose qui m'a marqué, c'est la cheminée du « **Souverain des Mers** » en aluminium.

Je crois que la dernière fois que l'aluminium avait été utilisée aux chantiers, c'était dans les superstructures du « **France** ».

Mais il n'y avait pas de soudure entre l'aluminium et l'acier. Et là, on innovait : on soudait l'aluminium avec l'acier. En fait, on avait entre les deux une bande métallique qu'on appelait du « bimétal ».

Il me semble que le collage à ce niveau était fait par implosion. Il fallait faire des tous petits cordons de soudure, pour que ça ne chauffe pas trop, sinon ça décollait les deux parties métalliques.

L'aluminium, on ne connaissait pas trop. Heureusement qu'il y avait quelqu'un comme Jacques GUYADER, qui avait redressé de l'aluminium sur le « France », et qui est venu pour nous dire comment il fallait faire, car l'architecte qui avait conçu la cheminée, avait fait à l'avant et à l'arrière des angles qui n'étaient pas faciles du tout....



Cheminée du Sovereign of the Seas

Une autre chose qui m'a frappé de très près, c'était l'incendie du « **Monarch** ».

On était vraiment à la fin du bateau. Moi, j'étais responsable de la partie arrière et Jacques (Bertho) de la partie avant. On n'était pas beaucoup, et je supervisais l'ensemble avec quelques équipes de bord.

Le soir, une fois que la journée terminée, j'avais eu quelques travaux à faire. J'ai vu un pompier de chantier arriver en courant. Je suis parti, j'ai quitté mon travail.

C'est le lendemain matin, quand je suis revenu, que j'ai appris que le bateau avait brûlé. Je n'étais pas au courant. Les pompiers étaient toujours là ; il y avait plusieurs casernes du département...

La décision prise en haut lieu, a été de découper toute la partie malade et de la refaire. La RCCL avait donné 6 mois de délais supplémentaires...

Des spécialistes sont venus pour découper la partie malade. On a marqué tout ce qui pouvait être enlevé avec des bombes fluo. Les chalumeaux découpaient tout, de très gros morceaux qui étaient ensuite enlevés au portique, mis sur des traînes et ensuite déposés un peu plus loin, avant d'être ferrillés. Une fois que tout a été découpé grosso modo, on a redécoupé proprement, refait les chanfreins sur toutes les tôles... Tout a été remis en état pour pouvoir recommencer à bâtir la partie qui avait été enlevée.

Cela s'est bien passé. Les conditions de travail étaient réunies pour que tout soit fait dans les heures : disponibilité du portique... A la limite, c'était plus facile que le travail normal qu'on pouvait faire par ailleurs. Moi, je pense que j'ai eu beaucoup plus de difficultés dans les travaux normaux que dans celui-là. C'était devenu un véritable challenge. Je crois même qu'on a fini mieux que dans les six mois prévus.



Incendie du Monarch of the Seas

Il a été livré avec quelques jours d'avance. Tout le monde a joué le jeu, même les représentants de l'armateur. Là on peut dire que tout le monde s'est vraiment serré les coudes ; c'est ce qui m'a marqué le plus, c'est clair.



Monarch of the Seas

Pour faire un examen général de toute cette période de ma vie que j'ai passée au chantier, je dis que pour un petit gars sorti au niveau d'une école primaire de l'Immaculée, arrivé au niveau de chef d'atelier au bout de sa carrière.... Je trouve que c'est pas mal !! Bien que cela a duré plus de 40 ans !!!! J'ai gravi les échelons, poussé bien souvent (et je n'en remercierai jamais assez M. Pierre Aoustin, mon premier moniteur d'apprentissage). On peut dire qu'au pré montage, on savait se serrer les coudes ; ça fonctionnait bien, y compris au niveau des échanges de main-d'œuvre. Ce que je tire de tout cela, c'est plutôt des bonnes choses.

On n'a pas abordé les grèves, parce que cela a été des moments particulièrement pénibles, et qu'on n'a pas à rentrer là-dedans... Mais je me rappelle, jeune marié, qu'il fallait aller chercher des tacauds à la criée, et aller à la distribution de pommes de terre pour pouvoir manger.... Ce n'était pas toujours évident.... Mais ça fait partie de la vie, ça aussi !

JF. LE BERRE et J. BERTHO : Merci



Aire de pré montage



MÉMOIRE DES CHANTIERS

Michel CAVARO
Embauche : 1954 / 1997: Retraite

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