



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



Yann JONCOUR
J'étais dessinateur aux Chantiers ...

LES AMIS DE LA CONSTRUCTION NAVALE NAZAIRIENNE

Présentent

Interview de Yann JONCOUR

... 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.

Contacté par l'association « Les Amis de la Construction Navale », j'ai trouvé dans cette démarche, l'occasion d'évoquer le métier de dessinateur tel qu'il se pratiquait dans les années quarante et suivantes.

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

« Dessinateur »

Sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire de 1938 à 19728

Je suis le témoin de cette époque difficile, mais j'ai eu l'occasion de valoriser mes compétences techniques en dessinant grands nombre de plans de la construction navale.

Mon témoignage laisse la trace du dessinateur.

Yann

Ce livret fait l'objet d'une vidéo de 40 minutes

Réalisée le 15 novembre 2001



Affiche publicitaire du paquebot « Laennec »

INTRODUCTION

Le rôle du dessinateur d'études intervient très tôt dans l'élaboration du navire à construire ; différentes étapes d'études doivent se succéder afin d'affiner les calculs de structure ou le cheminement des divers fluides pour aboutir aux plans définitifs, permettant aux services de production d'exécuter les tâches qui leur sont confiées.

Une grande compétence technique, théorique de la construction navale est indispensable au bureau d'études.

Si, aujourd'hui, les moyens informatiques permettent de réaliser ces différentes opérations avec précision et rapidité, il n'en était pas de même dans les années quarante.

Le dessinateur de cette époque ne possède pas d'ordinateur, de table traçante, de modules de calculs informatisés.

1- Témoin

Je m'appelle **Yann**, j'ai appris mon métier de dessinateur à Saint-Nazaire, à l'école industrielle en obtenant mon CAP de mécanique générale et mon brevet d'études industrielles en aout 1938.

2- Mes débuts au travail

Entre 1938 et 1944, je découvre la construction navale aux chantiers de la Loire, au bureau du chef de travaux tôlerie, avec l'aide des anciens chargés de dessiner les plans, d'établir les devis et de déterminer les temps de réalisation des travaux.

3- Je deviens dessinateur

En fait, j'ai été affecté au bureau de dessin de la Loire à la sortie de la guerre en 1945.

Je suis alors dessinateur polyvalent, avant d'être affecté en 1965 au bureau d'études chaudières de « Babcock » jusqu'en 1978 lorsque je pars en préretraite.

Ce métier de dessinateur « manuel » demande une solide compétence technique afin d'exécuter les plans utiles aux différents services, ainsi que les plans de coordination

1938-1978, quarante années de travail au bureau d'études, me permettent de témoigner de la découverte du métier de dessinateur en construction navale et de la façon dont se déroule une carrière dans les différents services des bureaux d'études, notamment :

- Calcul/armement,
- Tôlerie
- Tuyautage,
- Ventilation,
- Coordination,
- Emménagements,
- Electricité.

4- Ma formation

- En 1934, j'entre à l'école industrielle après avoir passé un concours qui me permet d'accéder au cours préparatoire afin d'être apte à suivre les trois années de formation nécessaires pour passer avec succès le CAP de mécanique générale et le brevet industriel.
- Etant assez doué pour la mécanique, et pour le dessin industriel, je suis embauché comme jeune dessinateur au chantier de la Loire en septembre 1938, à l'époque de la construction du cuirassé « **Jean BART** », alors que le chantier de la Loire est chargé de la réalisation de la partie arrière tandis que le chantier de Penhoët réalise la partie avant du cuirassé.

- Je suis affecté au service tôlerie, et je dois m'adapter aux techniques de la navale, bien différentes de ma formation en mécanique générale.
- Je me perfectionne en tôlerie en effectuant un stage au bureau des travaux d'atelier où j'apprends avec l'aide des anciens, la technologie du navire, en réalisant des plans de formes et en faisant également des stages en salle à tracer, sur les verticaux, et dans les différents ateliers tôlerie.
- Puis, je suis chargé de transformer des plans en provenance de Brest, afin de les adapter aux méthodes du chantier pour le « **Jean BART** ».



Jean Bart non armé

5- Je vis une époque difficile

A cette époque, c'est la guerre, et la consigne est de rester au chantier afin de préserver l'outil de production.

***« Pour tous, jeunes et anciens, notre devoir
est de conserver le chantier »***

Durant cette dure période, je suis engagé volontaire pour la durée de la guerre et avec plusieurs amis, nous créons le groupe de résistance « Liberté ».

Nous sommes en lignes à Plessé et à St Etienne de Montluc, jusqu'à la libération de la poche de St- Nazaire. A la fin, nous entrons dans la poche.

6- Je suis dessinateur au bureau de dessin

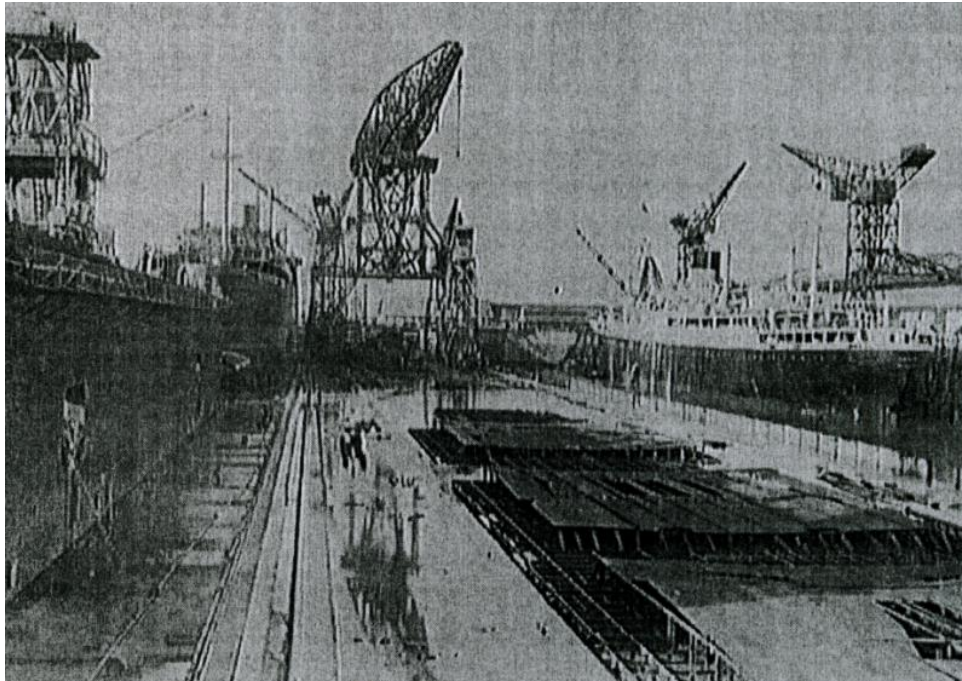
- En 1946, je travaille au bureau de dessin de la Loire ; c'est un très grand bureau situé au dessus du bassin d'essai de carène ou plus de 150 dessinateurs réalisent les plans pour les différents services.
- J'appartiens au groupe calcul/armement, et je dessine un plan d'échelle de coupée, puis le plan de calculs d'efforts du premier mâtereau sans haubans.
- Je fais les calculs de résistance des matériaux, puis au groupe tôlerie, je dessine des plans de ponts, de barotages, de carlingages, etc...



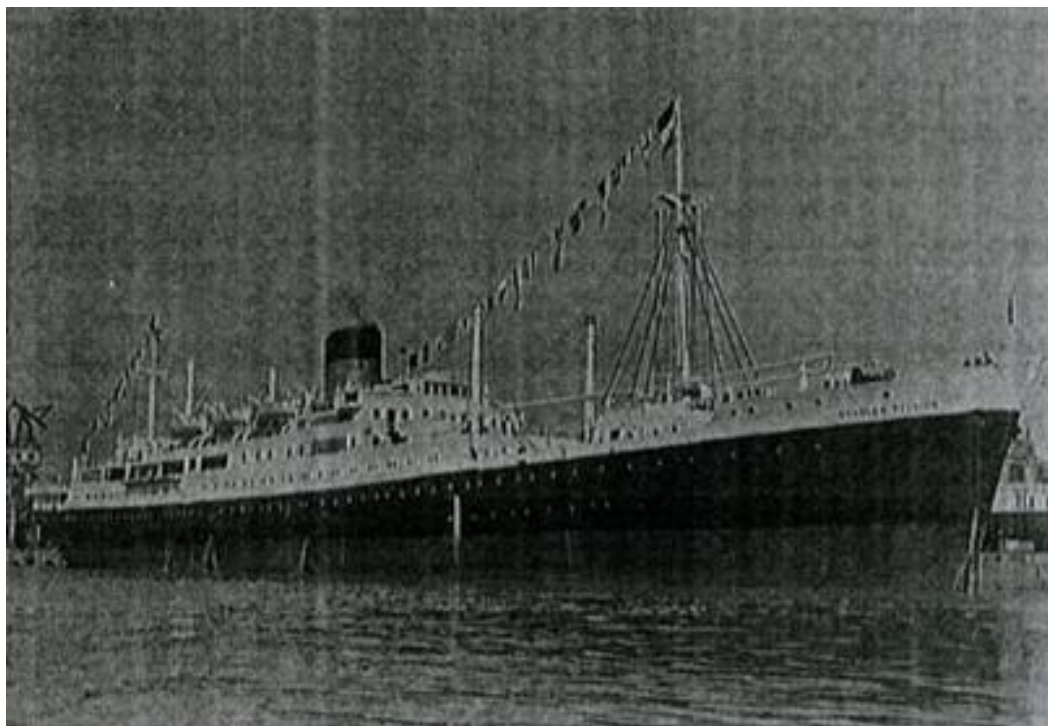
Le bureau de dessin

7- J'exerce la fonction de chef d'armement

- Ma carrière de dessinateur se poursuit jusqu'au jour où l'ingénieur en chef me désigne pour remplacer le chef d'armement, malade.
- Cette fonction est bien différente de mon rôle de dessinateur, mais le fait d'avoir travaillé dans plusieurs services d'études, me permet de m'adapter rapidement, et je vais assumer ce rôle seul, durant huit mois.
- Quand le chef d'armement guéri revient au travail, je reste à ce poste en temps qu'adjoint jusqu'à la finition du navire le « **LAENNEC** », dont je réalise les essais en mer fin décembre 1951.
- A ce moment, commence la construction du « **Charles TELLIER** » sur lequel je suis resté durant six mois.
- Puis je reviens au bureau d'études, au service coordination.



Paquebot « LAËNNEC en construction forme Jean Bart



Paquebot mixte « CHARLES TELLIER »



Mise à flot du navire cale Jean Bart

8- Je dessine sur différents navires

- A cette époque, on construit des paquebots – mixtes pour la compagnie des chargeurs réunis pour les lignes d’Afrique et d’Indochine.
- On construit aussi des cargos pour le Chili, le Venezuela et l’URSS.
- Après le « **Jean BART** », nous n’avons pas construit de navires militaires.

9- Je dessine pour le « FRANCE »

En 1955, je travaille sur « **France** » sur les plans de coordination et de tuyautages. Pour la coordination, je dois consulter les plans de tôlerie, d’électricité, de tuyautage, de ventilation afin de déterminer les zones de passage possible des différents fluides. C’est un travail assez compliqué, que j’assume jusqu’au départ du « **France** » en 1961.



1959 « France » sur cale N° 1

10- Le Bureau de dessin

En 1946/1947, le bureau de dessin est un immense bureau où se côtoient différents groupes d'études :

- *Calcul/armement,*
- *Tôlerie*
- *Tuyautage,*
- *Ventilation,*
- *Coordination,*
- *Emménagements,*
- *Electricité, etc.....*

Plus de 150 dessinateurs, habillés de blouses bleues, portant parfois la cravate, dessinent les plans sur de grandes tables horizontales afin d'étaler les « **calques** » aux dimensions parfois conséquentes (3m x 1m), à l'aide de règles et, pour tracer les courbes, des lattes en bois maintenues par des plombs.

Je dessine au crayon pour l'esquisse, puis au tire-ligne et à l'encre de chine.



Lattes maintenues par des plombs.

Quelques années plus tard, le dessinateur travaille sur des tables inclinées, individuelles, à l'aide de réglette fixée à un appareil à parallélogramme.



Le dessinateur travaille sur une table inclinée



Plus de 150 dessinateurs, en blouse bleue ...

11- J'exécute différents plans

1. Plan de disposition des échelles de coupée, réalisé le 14 août 1946, avec le détail des pièces réalisées par la suite.
2. Plan de calcul des efforts du mâtereau sans haubans avec définition des sections, réalisé en octobre 1946, pour le paquebot-mixte « LAENNEC » ; c'est la première fois que l'on réalise ce type de mâtereau afin de supprimer les haubans gênant les manutentions.
3. Plan de charpente arrière dessiné le 22 mai 1948, représentant la charpente arrière du navire avec ses membrures rivées et un système d'assemblage mixte, rivé et soudé. Ce plan comporte un nota, donnant des indications à l'atelier pour la fabrication – le dessinateur doit indiquer les consignes et les précautions particulières à prendre pour la réalisation.
4. Plan de support d'arbre d'hélice dessiné le 17 septembre 1948, donnant les côtes nécessaires à la réalisation de la pièce moulée en fonderie. Plan de coordination du « LAENNEC » réalisé par tranches, entre deux cloisons principales.
5. Plan de réchauffage des deep-tank d'un pétrolier en 1957.

Voir illustrations pages suivantes



Chantiers de Penhoët en 1943

1• Plan de disposition des échelles de coupée réalisé le 14 aout 1946

APPROUVE PAR LA C^{IE} DES CHARGEURS
REUNIS LE 30 AOUT 1946.

ARCHIV.

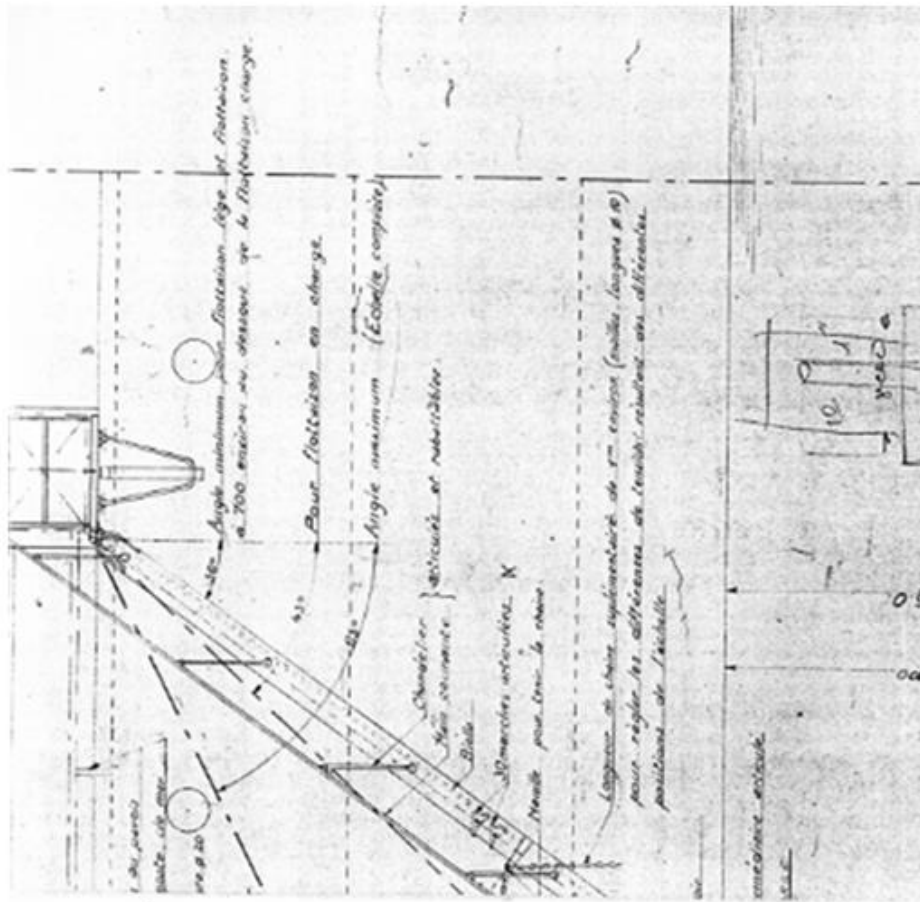
NOTA

Les échelles et les pièces qui s'y rapportent seront
à confectionner d'après les Av. Pr. C.O.C.N. Mai 1945,
concernant les échelles d'embarquement.



INDICE	OBJET	DATES	VISA
4	Renové la palette de l'échelle supérieure à la dimanche des Chargeurs Reunis	6.9.46.	

MODIFICATIONS

LE DIRECTEUR	LE CHEF DE BRIGADE	LE DIRECTEUR
LE DIRECTEUR LE 14-8-1946. Le	LE CHEF DE BRIGADE LE 14-8-1946. Le	LE DIRECTEUR LE 14-8-1946. Le



2. Plan de calcul des efforts du mâtériau sans haubans, réalisé en octobre 1946

W. L. 6.884
 des Chargeurs Réunis

N° PROJET

MODIFICATIONS

APPROUVÉ LE 26/10/46
 A. B. S. Parle
 Bureau de la

SOCIÉTÉ ANONYME DES
ATELIERS CHANTIERS DE LA LOIRE
 10, rue de la République - SAINT-NICOLAS

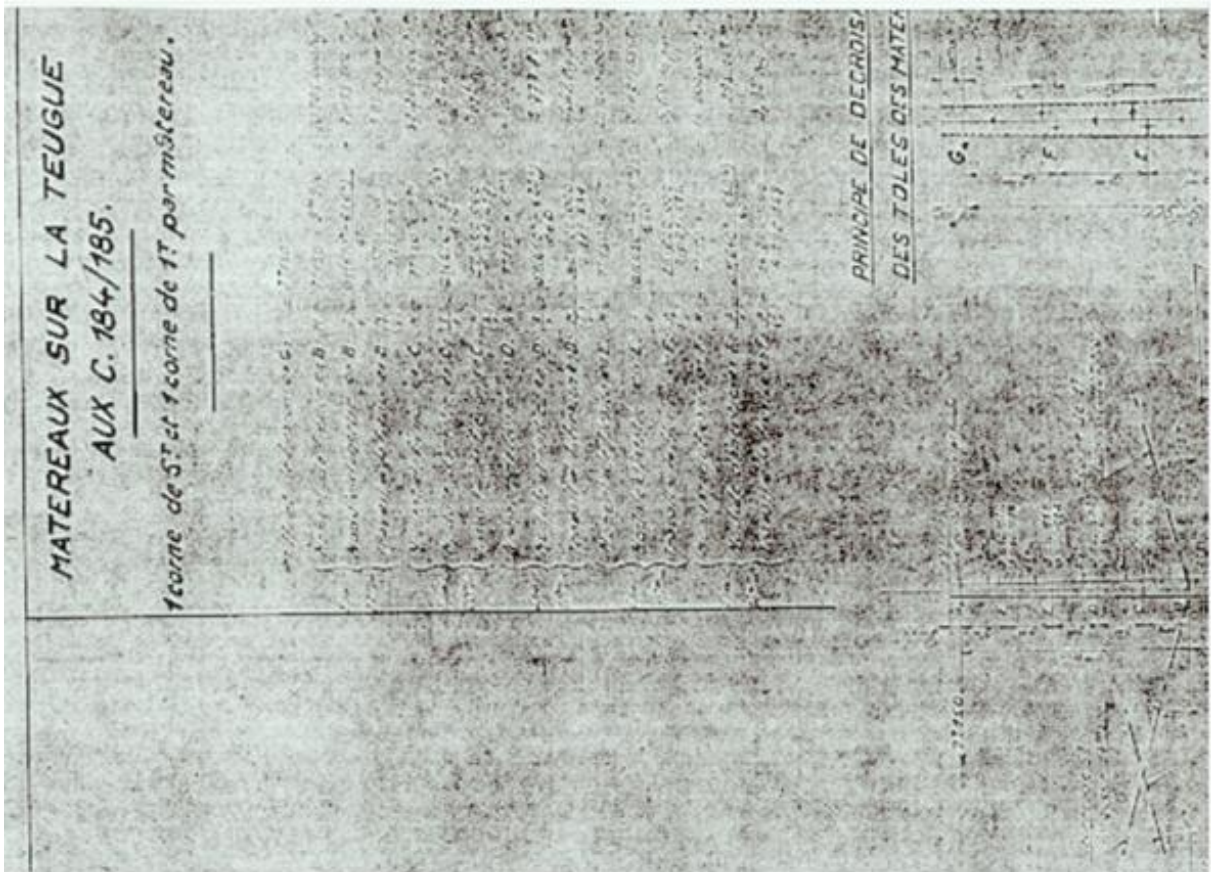
CALCULS des EFFORTS
 des **MATEREAUX**
 sans **HAUBANS**
ECHANTILLONNAGE

340 - 341
 SECTION A MOTEURS
 C. C. C. 1 ET 2

MATEREAUX SUR LA TEUGUE
AUX C. 184/185.
 1 corne de 5.7 et 1 corne de 17 par mètre.

PRINCIPE DE DECROIS
 DES TOLES DES MATE

G.



3. Plan de charpente arrière dessiné le 22 mai 1948

SPECIFICATIONS

TÔLES :
 Cde 347 : 46
 Cde 348 : 27
 1 CMS

PROFILES :
 Cdes : 216 : PLATS A BOUDIN
 347 : 219 M : FERS PLATS
 348 : 228 : CORMIERES INEGALES ET A BOUDIN
 234 : " : EGALS
 258 : " : A BOUDIN

4 ACUTE GLOUON AU COUVE (7 MARTE BASSE 43-42-48.
 ET CARREMENT EN ARRETES RONDES MISEES.
 3 MODIFIE LA MEMBREUSE DOUTRE POUR COUPE
 SUR L'N DE LA SLOUONIZ RIBUTE ATTACHE 20-8-48
 2 DE LA MEMBREUSE 745 MULTIRIBBLE DANS LA
 COMP. DES MEMBRES 23-7-48

1 Indique référence au plan 1CM16 3-6-1948
 pour les variantes 16 et 17

INDICE : 101107
 DATE : VISA

MODIFICATIONS

REFERENCE AU PLAN DE PENHOET 7029.610.2.228

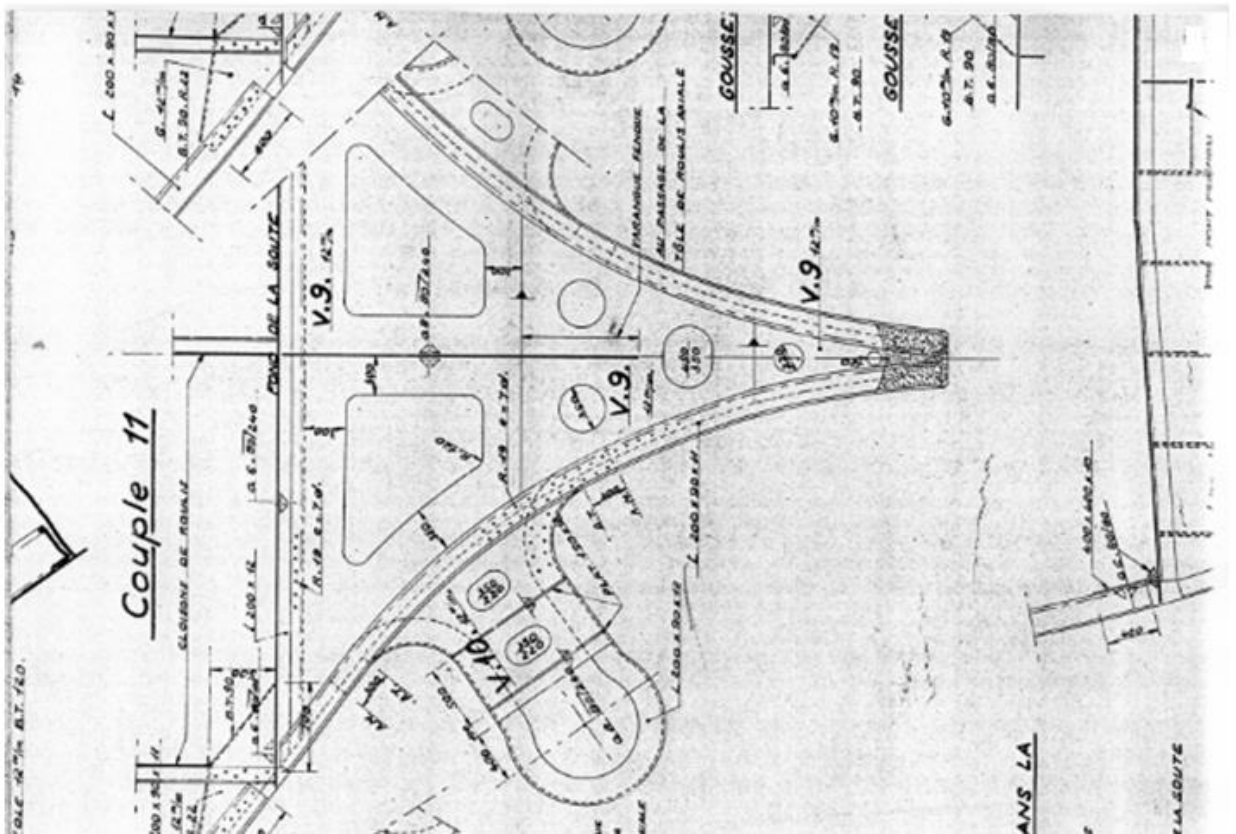
PRESENTE AU CHER DE GROUPE : L'ORDRE DE CHER L'ORDRE DE CHER
 DES TUBES : 100 X 400 : 100 X 400 : 100 X 400
 Le 22-5-48

Approuvé le : SOCIÉTÉ ANONYME DES
ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE
 ÉTABLISSEMENT DE SAINT-NAZAIRE

CHARPENTE
DE
L'ARRIERE

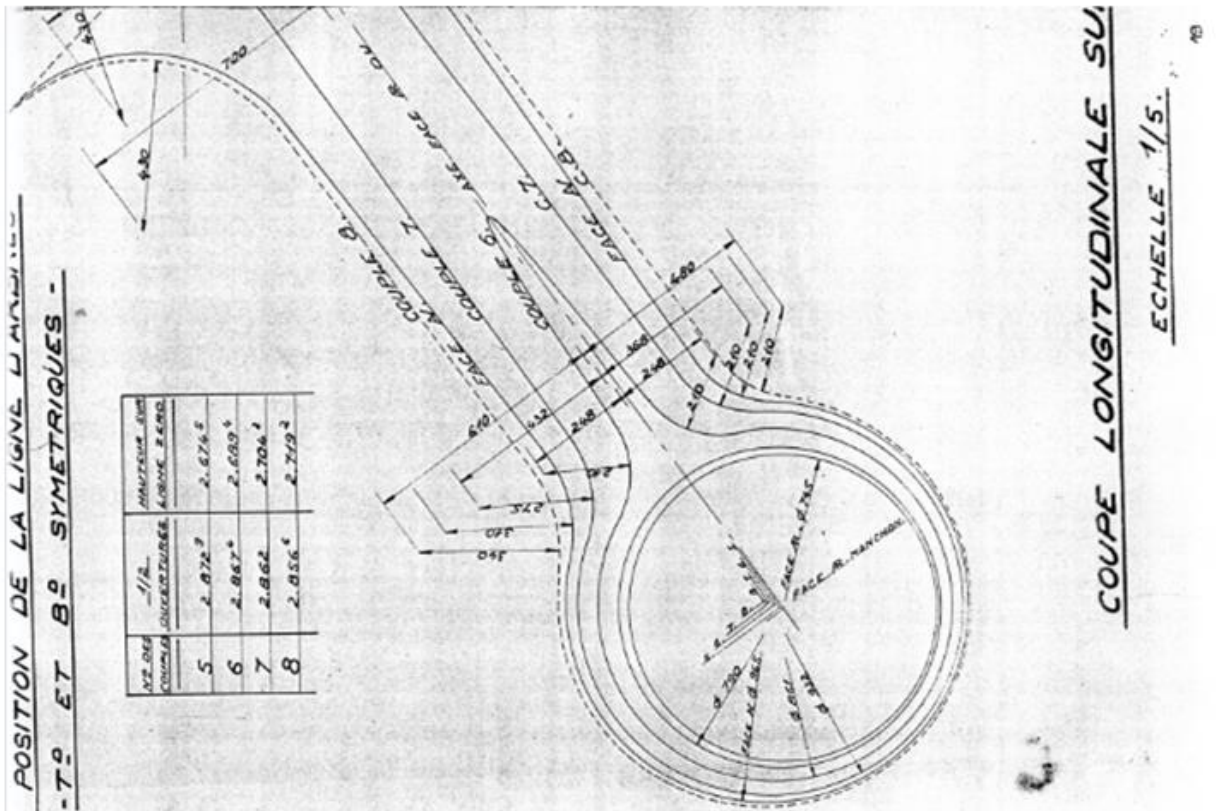
347-348
CARGOS DE 6000T

Échelle 1/500. Repère 1000000/1000000




4. Plan de support d'arbre d'hélice dessiné le 17 septembre 1948

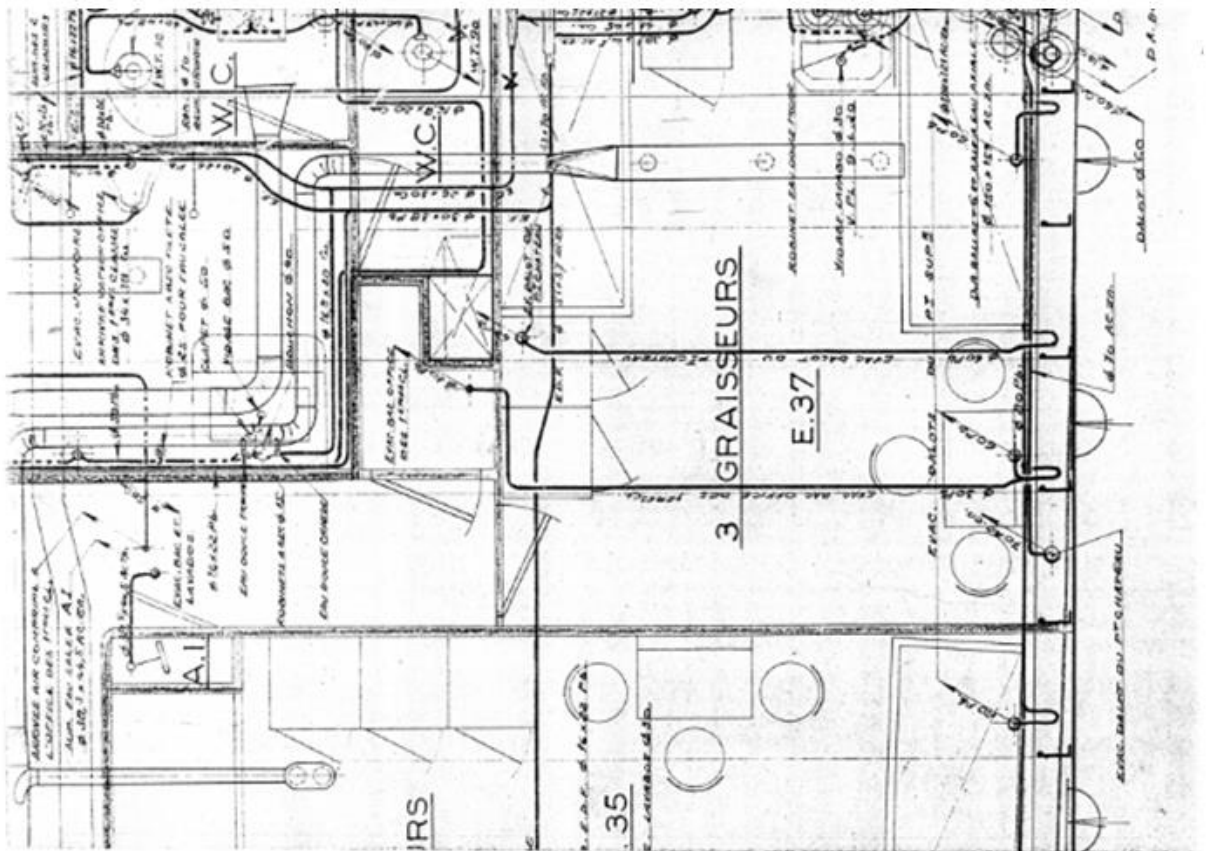
	OBJET	MODIFICATIONS	DATES	E.S.N.
<p style="text-align: center;">BROCHURE LE MOTEUR AU SARGOÛT DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES MOTEURS DIESEL A LA DEMANDE DE M. L'INGÉNIEUR - CHARGEUR DE NAVIRE</p> <p style="text-align: center;">17-9-48 <i>J. Goussier</i></p>				
<p>REFERENCE AU PLAN DE RENVOIET 7029 610 0 9.</p>				
<p>LES SINGULIERS DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES MOTEURS DIESEL SONT DÉPOSÉS À LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES MOTEURS DIESEL 17-9-48</p>				
<p>Approuvé le _____ SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE ÉTABLISSEMENT DE SAINT-NAZAIRE</p>				
SUPPORTS			347-348	
D'ARBRES			CARGOS DE 6000 T	



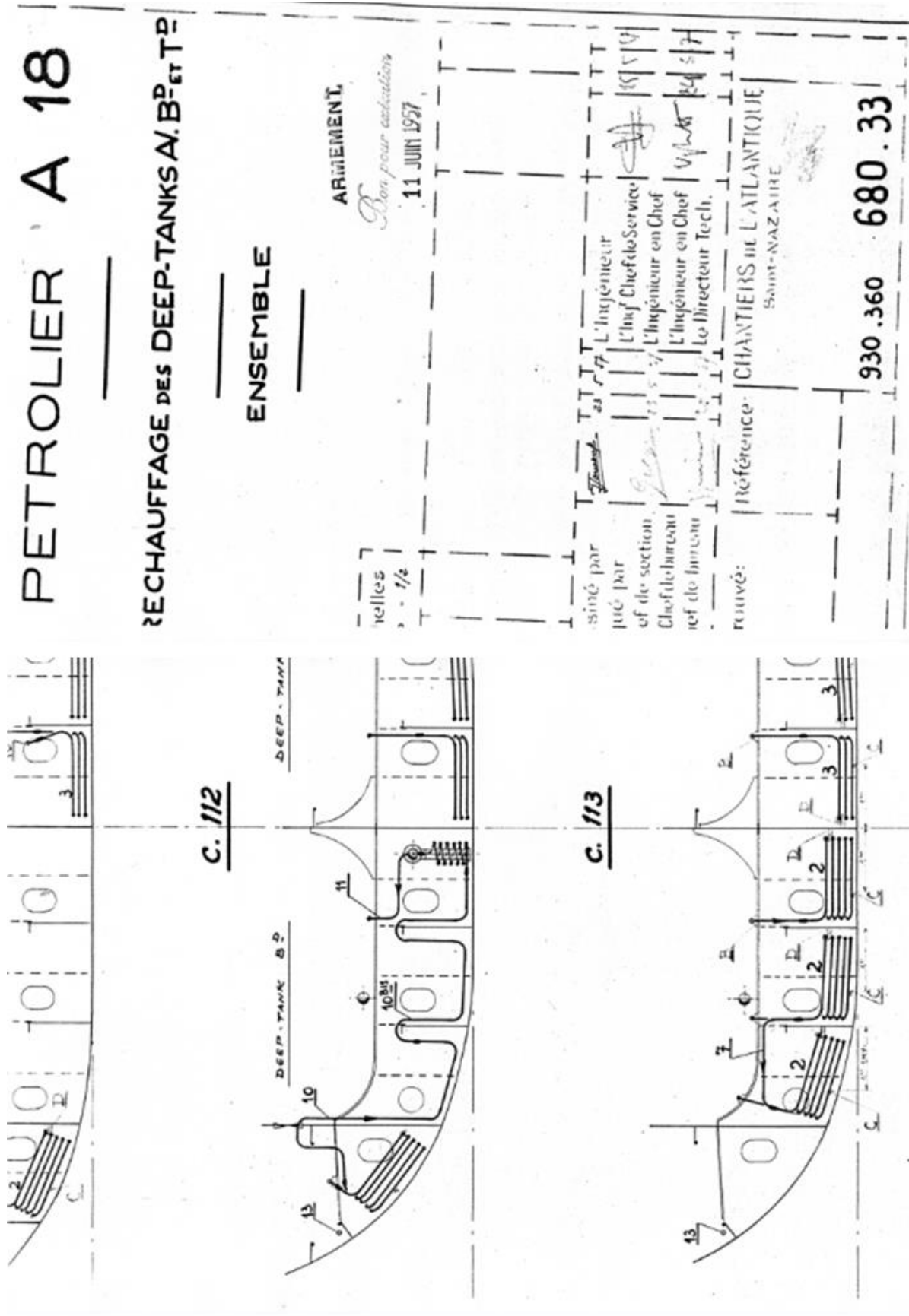
5. Plan de coordination du « LAENNEC » 230 mars 1951

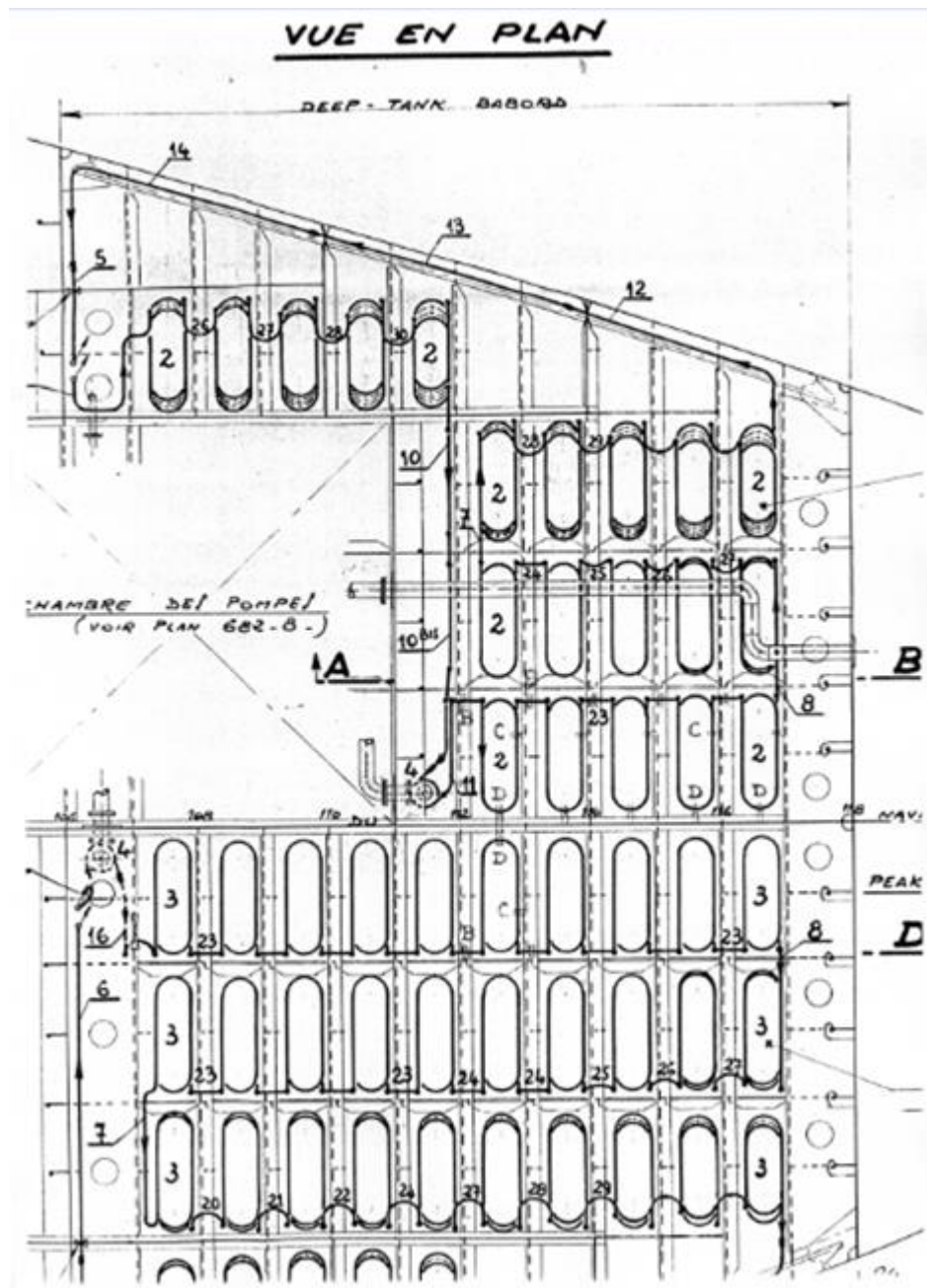


<p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">A</p>	<p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">OBJET</p>	<p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">DATES</p>	<p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">VISA</p>
MODIFICATIONS			
<p style="font-size: 0.8em;">LES RENOUVELLEMENTS</p>	<p style="font-size: 0.8em;">LES TRAVAUX DE GROUPE</p>	<p style="font-size: 0.8em;">LES TRAVAUX DE DÉTAIL</p>	<p style="font-size: 0.8em;">LES TRAVAUX DE FINITION</p>
E. Coups	1.0.24.3-51	1.0.24.3-51	1.0.24.3-51
<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">SOCIÉTÉ ANONYME DES ATeliers ET CHANTIERS DE LA LOIRE</p> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">ÉTABLISSEMENT DE SAINT-NAZAIRE</p>			
<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">PLAN de COORDINATION</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">2^e PONT</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">TRANCHE "C"</p>		<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">PAQUEBOTS MIXTES</p> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">C.G. 11.006.02</p>	
		<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">11.006</p>	<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">18 18</p>
		<p style="font-size: 0.8em;">TELEPH</p>	<p style="font-size: 0.8em;">TELEPH</p>



6. Plan de réchauffage des deep-tank d'un pétrolier en 1957.



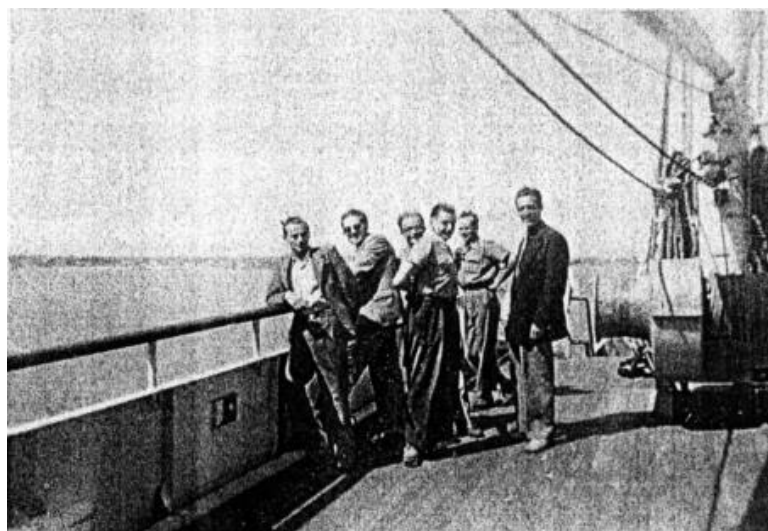


12- L'ambiance entre dessinateurs

Notre travail se déroulait dans une bonne ambiance, et les fêtes et anniversaires étaient l'occasion de repas très sympathiques.

Je présente quelques photos de cette époque :

- A bord du « Charles TELLIER » en rade de St Nazaire, au retour des essais en mer, à l'issue de mon passage au service armement/bord en 1952



A bord du « Charles TELLIER »



Limerzel repas au restaurant



En 1957, lors d'un match de football



En 1961 repas au CROISIC





En 1978, lors de mon départ en pré-retraite au café des Halles à Penhoët.



13- Le Bilan

Je regrette de ne pas être retourné à l'armement/bord.

C'est la conséquence de la fusion des chantiers de la Loire et de Penhoët, l'effectif de Penhoët étant plus important que celui de la Loire.

Pourtant, à cette époque, le chantier de la Loire est techniquement bien équipé, notamment avec la possibilité de construire des navires, à fond de cale, sur plan horizontal, et, avec la grue « **GUSTO** », appelée « **grand-mère** », capable de soulever des panneaux tôlerie de 250 tonnes.

J'aurai vraiment souhaité continuer sur les travaux, car étant sportif, j'aimais cette vie en extérieur.

J'aurai préféré suivre les travaux à bord et je regrette de ne pas être retourné à la navale où le travail est plus diversifié.

Mais à la création de « **BABCOCK** », j'ai été affecté au bureau d'études chaudières où le travail est moins intéressant.

Toutefois, à un jeune qui souhaiterait devenir dessinateur, je dirai que c'est un métier prenant, important, intéressant, très technique, bien que j'ignore les techniques nouvelles utilisées en bureau d'études.



Grue Gusto : la « grand-mère »

POUR MOI, DEPUIS 1978, C'EST LA RETRAITE

.....Aujourd'hui, avec le recul, je me rends compte de l'importance de ce métier de dessinateur, qui m'a permis de prendre des initiatives, des responsabilités avec beaucoup d'intérêt et d'implication personnelle....

Ce texte fait l'objet d'une cassette vidéo d'une durée de 10 minutes ; aussi je me tiens à la disposition de tous ceux qui le souhaitent pour apporter un complément d'information.

Yann



Chantiers en 1950



MÉMOIRE DES CHANTIERS

Yann JONCOUR
Embauche : 1938 / 1978 : Retraite

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