



**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**



**Gilbert LARUE**  
**J'étais soudeur aux Chantiers ...**

# **Les Amis de la Construction Navale Nazairienne**

*Présentent*

## **Interview de Gilbert LARUE**

*... contacté par l'association « les Amis de la Construction Navale Nazairienne », j'ai témoigné de mon passé professionnel, devant la caméra, afin d'évoquer mon métier de :*

**« Soudeur au montage tôlerie »**

*Sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire  
De 1971 à 2004.*

*Ce livret fait l'objet d'une vidéo de 31 minutes  
Février 2014*

***... je m'appelle Gilbert Larue, je suis né en 1950, à Guérande ...***



Je m'appelle Gilbert Larue, je suis né le 18 mai 1950 à Guérande.  
Mes parents s'installent à Saint-Nazaire en 1956, j'effectue mon parcours scolaire à l'école Jules Ferry, j'obtiens mon CEP en 1964, mon BEPC en 1966, puis un BEP mécanique-auto en 1968.

### **Opérateur sur machine à oxycouper**

Le travail dans les garages ne me plaît pas, j'entre en boîte Intérim BFA, qui me place aux chantiers, à l'atelier de serrurerie sud avec Mr Lebel, où j'occupe un poste d'opérateur sur machine à oxycouper.

Je m'adapte à ce poste, c'est mon premier contact avec l'acier et la métallurgie et j'occupe cette fonction durant 2 années.



## **Machine à oxycouper**

En 1970, je pars au service militaire pour une durée de 12 mois, à Epinal dans les transmissions, puis je suis muté à Chartres.

Au retour du service militaire, je retourne voir Mr Lebel qui me conseille de faire une demande pour entrer aux chantiers : je passe les tests avec succès, et le 6 octobre 1971, je suis embauché aux chantiers.

### **Embauché comme soudeur arc**

Je suis embauché comme soudeur-arc, je dois suivre une formation à l'école de soudure, avec un groupe de 10 personnes et durant ce stage de six semaines, j'apprends la technique du soudage à plat, vertical et horizontal.

*Le métier entre dans la peau : coups d'arc, brûlures, fumées ...*

*J'obtiens mon agrégation de soudeur à la fin du stage : c'est indispensable !*

### **Soudeur dans la cale de construction**

A la fin de cette formation, par un matin brumeux, je suis affecté dans la cale de construction, à bord d'un pétrolier : c'est la mi-novembre 1971, je suis impressionné par l'environnement : je dois m'équiper, je vais au magasin d'outillage, on m'attribue mon outillage : pince à souder, longueurs de câble de soudure, écran, aspirateur de fumées avec ses boyaux encombrants.



## **Soudeur dans la cale de construction**

C'est le début de la vie de soudeur : mon apprentissage de la soudure se poursuit sur le tas, j'effectue les soudures d'angle à plat : j'ai 22 ans, les progrès techniques et les augmentations de salaire se font lentement.

Afin d'améliorer ma situation, je décide de préparer un CAP de soudeur par cours du soir pendant un an : ces cours sont dispensés au lycée Jean Brossaud, du lundi au vendredi de 18 à 20 heures pour les cours théoriques et à l'école d'apprentissage des chantiers pour la pratique le samedi.

Sur les navires en construction, les conditions de travail sont difficiles mais je profite parfois des conseils des anciens qui me donnent leurs « combines » pour souder, notamment, dans les endroits exigus.

Peu à peu, mes compétences sont reconnues et je réalise des soudures à franc-bord et les joints au plafond.

Mais il faut également passer les essais de qualification, éviter les contre-essais sinon on peut être déplacé dans d'autres professions.

### **Soudeur sur le prémontage**

En 1974, je suis affecté au Prémontage, je me retrouve avec des équipes plus stables, pour effectuer la soudure de panneaux sortis des ateliers.

Sur le prémontage, les délais sont impératifs afin de ne pas ralentir le montage du navire : c'est aussi un travail en extérieur où l'on subit les intempéries, le froid, le vent, la chaleur en été sous les tôles.

En cas de pluie, il faut s'équiper de bottes, de cirés, et protéger le poste de travail avec des bâches sans oublier l'extraction des fumées à l'aide d'aspirateurs lourds et encombrants.



## Je suis affecté sur le prémontage

Durant toutes ces années, c'est l'époque du soudage à l'électrode enrobée.

En 1980, apparaissent de nouvelles méthodes de soudage avec le Fil Fourré Sans Gaz (FFSG) puis le soudage Fil Fourré Avec Gaz (FFAG).

Dans le cas du FFSG, le personnel a des difficultés à s'adapter : les réglages demandent beaucoup de précision, ce procédé dégage beaucoup de fumées, le bain de fusion est bouillonnant, les positions de soudage peuvent devenir crispantes, les soudeurs éprouvent de la fatigue physique et visuelle.

*En fait je pense que le choix des compétences des soudeurs n'a pas été judicieux.*

Dans le cas du FFAG (fil fourré avec gaz), le soudeur doit gérer les paramètres de son dévidoir, c'est innovant et plus technique avec de gros avantages. Deux paramètres sont importants :

1 : Vitesse de fil >>> intensité >>> ampères.

2 : Tension >>> volts.

La pose d'une latte céramique (différentes formes) permet de réaliser directement la pénétration : cette technique évite le gougeage arc/air très nocif et polluant, le meulage et la reprise envers des joints et abouts.

Elle facilite aussi la soudure dans les endroits difficiles d'accès.



**Soudure du joint avec le procédé Fil Fourré Avec Gaz**

## **Formation maîtrise**

En 1980, j'intègre une formation maîtrise :

Une semaine par mois durant 9 mois, nous sommes formés à Nantes, sur la gestion du personnel, l'économie, la communication, afin d'être en mesure d'assumer notre nouvelle fonction qui consiste à gérer les hommes et les délais de fabrication.

C'est à partir des années 80 que l'encadrement est chargé de répercuter les informations sur la marche de l'entreprise, délivrées chaque mercredi auprès des compagnons, sur le lieu de travail.

*Sur le prémontage, notre objectif principal est de tenir les délais, respecter le planning, livrer les blocs à l'heure.*

Je suis alors chef d'équipe d'un groupe de 15 à 20 soudeurs chargés des opérations de soudage sur les blocs assemblés dans ma zone de travail.

On doit être très réactif en fonction de la météo : en cas de pluie, placer les soudeurs sur des travaux abrités, savoir se protéger avec les bâches, inventer des protections afin de poursuivre le soudage : le froid et la pluie sont les ennemis de la soudure !



**Soudure d'un « bracon »**

## **La cheminée en aluminium**

En 1986, époque du « Souverain des Mers », la cheminée en aluminium est assemblée sur le prémontage : or la mise en œuvre du soudage sur alu est très différente de l'acier : avec un groupe soudage, je suis envoyé à Raismes pour voir les réalisations alu et être conseillé sur cette technique et au retour, je dois me former et envoyer les soudeurs en stage alu afin d'acquérir la compétence pour ce nouveau procédé.



## La cheminée en aluminium

L'assemblage de la cheminée nécessite la mise en place d'une protection, donc d'un environnement de bâches afin de protéger les opérateurs, du vent, des courants d'air, conditions indispensables pour une bonne qualité des soudures.

C'est une bonne expérience qui nous pose beaucoup de problèmes : c'est l'hiver 1986/1987 avec pluie, vent, neige, verglas, manutentions délicates, en sachant que l'aluminium est gras et le gougeage difficile.

Malgré tous les problèmes rencontrés, dans l'ensemble, les soudeurs ont apprécié l'aluminium et cette cheminée mise en place sur le « Souverain des Mers » le 28 février 1987.

Avec le départ de la cheminée, la zone d'assemblage du prémontage est fermée car la stratégie de montage est modifiée, le personnel se retrouve à bord afin de continuer la soudure alu sur les ponts supérieurs du navire, notamment le pont 13, et pour effectuer la jonction de la cheminée avec la structure à l'aide du « bimétal » qui demande une application particulière afin d'éviter les défauts de fissuration.



*A la fin de cette opération alu, les soudeurs retrouvent le soudage sur l'acier.*



### **Paquebot « Souverain des Mers »**

#### **Mécanisation de la soudure**

En 1985, la mécanisation de la soudure se développe avec les machines :

« Picomax » (rails rigides) pour la soudure des joints et abouts sur bordés plans.

« Bugo » (rails souples) pour la soudure des joints et abouts sur bordés en forme : étraves et peak AR.

« Glumag » : petit chariot porte-torche fixé sur le bordé par champ magnétique avec rail guide.

Cette mécanisation contribue à diminuer la pénibilité du travail tout en améliorant la productivité.

Le métier de soudeur implique, parfois, de se trouver dans des positions très pénibles, provoquant des douleurs, tendinites dans les bras ou les cervicales entre autres, alors que les petites machines peuvent répéter les mêmes gestes avec une grande précision et ... indéfiniment !

*Le soudeur devient alors de plus en plus technicien.*



#### **Mécanisation de la soudure sur joint de bordé**

## Ma conclusion

Je pense que travailler dans une grande entreprise est une chance avec les avantages sociaux, les déroulements de carrière et la politique de formation.

J'ai eu l'occasion de travailler sur pétroliers, paquebots, méthaniers, porte- container, off-shore. J'ai été témoin de l'évolution du métier de soudeur en passant de l'électrode enrobé au fil fourré, puis à la mécanisation des opérations de soudage.

J'ai participé aux actions de progrès, aux cercles de qualité à la sensibilisation de la préparation des états de surface tôlerie et sur le respect des séquences de soudage pour éviter les déformations.

J'ai pu apprécier les progrès réalisés dans le domaine des conditions de travail des soudeurs avec l'aspiration centralisée des fumées et l'apparition de l'air respirable médicalisé.

J'ai rencontré des professionnels amoureux du travail bien fait, un personnel très réactif devant les situations difficiles avec un encadrement provenant en majorité, de promotions internes à l'entreprise.

Les navires qui m'ont marqué durant ma carrière : « Souverain des Mers » et sa cheminée en alu, et le paquebot « Queen Mary », sans oublier toutes les étapes de la mécanisation du soudage.

*Les contacts humains ont été riches : il faut vivre avec les hommes, « faire avec ! ».*



*J'ai eu la chance d'appartenir à une grande entreprise, je suis parti dans le cadre d'un plan amiante à l'âge de 54 ans, après 33 années passées aux chantiers, du 6 octobre 1971 au 23 décembre 2004.*

**Mémoire des chantiers Gilbert LARUE 1971/2004  
Février 2014**



## **MÉMOIRE DES CHANTIERS**

**Gilbert LARUE**  
**Embauche : 1971 / 2004 : Retraite**

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