

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Présentent

Interview de Jean François LE GRAVET

Contacté par l'association « les Amis de la Construction Navale Nazairienne », j'ai témoigné de mon passé professionnel, devant la caméra, pour évoquer mon métier de :

« Soudeur au montage tôlerie »

*sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire
de 1971 à 2005*

*Ce livret fait l'objet d'une vidéo de 49 minutes
Mars 2014*

**... je m'appelle Jean François Le Gravet, je suis né en 1950,
à Ploubezre, dans les Côtes d'Armor ...**



Je m'appelle Jean-François LE GRAVET, je suis né le 21 mars 1950 à Ploubezre dans les Côtes d'Armor ou l'on parle breton.

A l'âge de 5 ans, je vais à l'école, j'apprends le français dans une petite école de 120 élèves jusqu'à l'obtention de mon certificat d'études primaires à l'âge de 14 ans.

Formation mécanicien-auto

Ensuite, de 1964 à 1967, j'entre en formation : patron plus chambre des métiers pour suivre une formation de mécanicien-auto dans un garage : auto plus machine agricole.

A la sortie de cette formation, je travaille dans une agence « Citroën » à l'âge de 17 ans.

A 19 ans, je décide de changer d'orientation pour essayer d'entrer à l'usine « Citroën » de Rennes la Janais, mais n'ayant pas de logement, je refuse le poste.

Service militaire

Je décide alors de devancer l'appel pour effectuer mon service militaire : je pars dans l'armée de l'air à l'âge de 19 ans, je choisis l'Outre-Mer et je suis affecté à Tahiti à l'époque des essais nucléaires dans le Pacifique.

C'est à cette époque que je rencontre un soudeur qui me parle de son métier, ce qui influence mon choix : au retour du service militaire, je décide de suivre une formation de soudeur.

Formation FPA soudeur mixte

En 1971, je m'inscris au centre FPA de St Brieux pour un stage de soudeur mixte qui me permet d'apprendre la soudure à l'arc, au chalumeau, et la soudure argon : c'est une bonne formation!



Formation FPA soudeur mixte

Embauché aux chantiers

Suite aux annonces parues dans la presse, j'écris aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire : *ils recherchent des soudeurs !*

Après avoir satisfait aux tests de rigueur, j'entre aux chantiers le 3 mai 1971.

Je suis alors logé à l'hôtel des célibataires à Bellevue (« le célibat »), tout prêt des chantiers dans une chambre pour 4 personnes.

A mon entrée, je suis dirigé vers l'école de soudure des chantiers durant deux semaines afin d'obtenir ma qualification soudeur navale.

Soudeur au montage tôlerie

Ensuite, direction le montage tôlerie, dans la cale Jean Bart, à bord du méthanier « GADILA » dans la double coque, à l'avant tribord.

Je prends le matériel et l'outillage nécessaire avec aspirateur, longueurs de câble de soudure et autres mais au fond de la double coque, je m'aperçois qu'il y a 3 cm d'eau : impossible de souder dans ces conditions : il me faut alors prendre un seau, une éponge et de la sciure afin d'éponger l'eau : inoubliable !

Quand je demande « à quelle heure on débauche ? » on me répond « tu verras bien, quand tu auras trop de jus ! » c'est à dire une intensité de courant électrique trop forte pour pouvoir souder !



Soudeur au montage tôlerie dans la double coque de méthanier

Durant cette période, je ne connais personne, aussi bien en ville que sur le lieu de travail : dialoguer est difficile.

En fait, mon but est de partir ailleurs, après m'être formé au métier de soudeur.

Il se passe une, puis deux années, je trouve le travail intéressant, je m'habitue et je reste aux chantiers.

Je travaille alors sur les pétroliers, puis sur les méthaniers, les grumiers, sur l'off-shore et sur les paquebots sachant que chaque fabrication apporte un changement de technologie en fonction du type de construction et des aciers utilisés.



Plateforme off-shore

Soudage et compétence

De 1971 à 1982, je suis soudeur à l'électrode enrobée et tous les quatre mois, je dois réussir les essais de qualification car s'il y a échec, je peux être déclassé et devenir aide-tôlier, *ce que je veux éviter !*

Si, au départ, je suis OS, je deviens Ouvrier Professionnel 1er échelon après 6 mois de pratique, puis OP2 et OP3 au fil des années.

En fonction de ma compétence dans la soudure, j'évolue en étant placé sur des tâches plus complexes : après avoir soudé l'habillage de la structure, je soude les cloisons puis les bordés du navire.

Dans les fonds, peu à peu, on me demande de souder des joints de bouchains, la partie arrondie du bordé : ces joints sont radiographiés et la qualité de mon travail est ainsi contrôlée : *j'appréhende un peu le résultat des radios !*

Je deviens chef de gâche

En 1982, sur un pétrolier, on me demande de remplacer un chef d'équipe malade, je suis alors chef de gâche : pour ce travail, je perçois une prime, et mon rôle consiste à distribuer le travail à une équipe de 25 à 30 soudeurs, en plaçant chacun suivant ses compétences : il faut évaluer le temps à passer sur chaque tâche, remplir les fiches de pointage, suivre l'avancement des opérations de soudage de chacun : c'est beaucoup de contacts humains.

Je pense que jusqu'en 1986, j'ai passé quarante pour cent de mon temps comme chef de gâche : dans l'exercice de cette fonction, je dois montrer mes compétences de soudeur afin d'être apprécié de mes collègues.

Les épreuves de capacités

Puis est arrivée la construction du « Souverain des Mers » : sur ce paquebot, j'assume mon rôle de chef de gâche en permanence et on me demande de m'occuper des épreuves des capacités du navire.

Ce travail consiste à vérifier l'étanchéité des soutes qui, pendant l'exploitation du navire, contiendront de l'eau douce, de l'eau salée, de l'huile ou du combustible utile à la propulsion du navire.

On doit mettre chaque capacité sous pression d'air et sous pression d'eau, corriger les fuites possibles, faire contrôler la soudure des caisses par le service contrôle et par le représentant armateur et sociétés de classification.

Avec ma petite équipe d'ouvriers débrouillards, il m'appartient de corriger les défauts constatés, d'être en relation avec les serruriers, tuyauteurs, coordonner les spécialités concernées par chaque capacité, en fait, c'est un travail d'artisan.

C'est une nouvelle expérience très intéressante.



Paquebot Souverain des Mers

Opération autocontrôle

Après les épreuves des capacités, on me demande de suivre l'autocontrôle auprès des soudeurs, afin d'améliorer la qualité de la soudure en atelier tôlerie et ceci pendant une année avant de revenir au montage tôlerie.

Mécanisation du soudage

Les techniques de soudage évoluent beaucoup et je découvre de nouveaux procédés avec le fil fourré gaz, utile afin d'assurer la qualité soudure sur des tôles de 5 ou 6 mm, opération réalisée sans reprises de la soudure des joints de tôles.

La mécanisation du soudage se développe, on voit apparaître des petits chariots pour souder sur les bordés, sur les cloisons, la soudure sous arc submergé, les machines Picomax et je dois aussi trouver des idées, faire preuve d'imagination, trouver le détail qui fait progresser les petites machines pour souder en position horizontale, verticale ou à plat.



La mécanisation du soudage sur les bordés

De 1986 à 1988 je suis chef de gâche mais les possibilités de devenir chef d'équipe se réduisent car c'est l'époque de la fermeture des chantiers Dubigeon et l'arrivée des techniciens BTS qui occupent les postes d'encadrement.

Formation de chef d'équipe

Enfin, en 1988, je passe avec succès les tests de chef d'équipe et j'intègre une formation maîtrise sur une durée de 9 mois.

En 1989, je rédige mon mémoire et je suis nommé chef d'équipe.

Au service armement

Au retour de cette formation : surprise !

Je suis affecté au service armement, chargé de la partie hôtel du navire, pour monter les cabines sur le car-ferry « Bretagne » : c'est une totale remise en cause : c'est un nouveau métier et, heureusement, je suis bien aidé par les anciens !

Je dois veiller au traçage des cabines, positionner les U de pied, les panneaux de cloisons, les lames de plafond : *c'est un gros changement !*

Ensuite, je suis responsable « isolation » et je découvre les différents types d'isolation sur le paquebot « Nordic Empress ».



Paquebot Nordic Empress

Retour en coque métallique

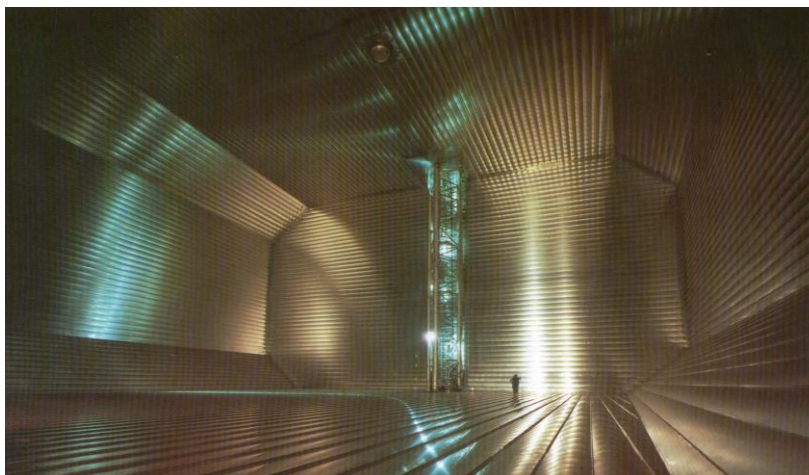
Puis je reviens en coque métallique pour développer la mécanisation de la soudure sur les méthaniers : avec une équipe de soudeurs spécialisés dans la mécanisation, nous sommes en face de difficultés pour créer de petites machines et affiner les réglages : par la suite, la mécanisation a été bien adoptée par le personnel concerné.

Au cours de ces années, j'ai pu acquérir une vision différente du travail en occupant des fonctions diverses, et après le rôle de chef d'équipe, je suis nommé contremaître.

Service méthodes méthane

Avec cette nouvelle fonction, je suis affecté au service méthodes méthane : il me faut comprendre le montage des cuves de méthanier : isolation, membrane, caissons, métal invar, j'apprends la méthodologie du montage et soudage des cuves et je suis affecté à bord pour appliquer la méthode.

Après avoir exercé mes compétences avec l'assemblage de la coque métallique, je passe du côté confection des cuves.



La cuve du méthanier

Sur « Queen Mary »

Enfin, sur le paquebot « Queen Mary », je suis responsable de la qualité soudure coque métallique du navire : je vérifie les soudures avant présentation au service contrôle, j'organise le planning des contrôles soudures, je dois suivre les opérations de démontage des échafaudages en coordination avec les autres services.

J'exerce cette activité jusqu'en 2005, année de mon départ des chantiers.



Paquebot Queen Mary

Ma conclusion

Durant toutes ces années, j'ai rencontré des gens très différents: représentants armateurs, sous-traitants anglais, allemands, polonais, norvégiens mais aussi des nazairiens et briérons ce qui, pour moi, représente une mixité intéressante. J'ai eu la chance de connaître un parcours professionnel intéressant : de compagnon à chef d'équipe puis contremaître, des personnes m'ont tendu la main et je n'oublie pas !

Si toute cette partie de ma vie était à refaire, je la referais !

Je ne me suis jamais senti brimé à aucun moment, j'estime que mes compétences ont été reconnues et les contacts humains ont été très riches car au fil des années, on apprend à connaître les gens.

J'ai été bien adopté par la navale nazairienne et maintenant, c'est la retraite à l'âge de 55 ans, après 34 années d'activité aux chantiers de 1971 à 2005.