



Les **A**mis de la **C**onstruction **N**avale **N**azairienne



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



**Claude PEROUSE**  
**J'étais ingénieur aux Chantiers ...**

Je m'appelle Claude Pérouse. Je suis né au Coudray Plessé le 29 Décembre 1930. J'y ai passé toute mon enfance et une partie de ma jeunesse puisque nous avons quitté les lieux avec mes parents à la fin de la guerre 1939/1945. Mon père était artisan maçon. J'ai été scolarisé à l'école communale du Coudray, puis aux cours complémentaires de Blain.

Jeune, je n'étais pas trop fixé sur mon avenir, bien que j'avais quand même dit que de travailler dans un bureau ne m'aurait pas déplu.

La scolarité était obligatoire jusqu'à 14 ans. La fin de la scolarité était validée par le Certificat d'Etude. A ce terme nous avions la possibilité ensuite de se diriger vers un emploi. Concernant les jeunes qui apprenaient bien, à l'époque il existait le DEPP, que j'avais passé et obtenu, permettant ainsi de me diriger vers une autre école et ainsi de quitter plus tôt le cycle primaire. Cet examen n'existait que sous l'état français et pendant la guerre.

J'ai donc réalisé une année à ce cours complémentaire, mais ayant changé d'idée en cours de route j'ai suivi pour finir les cours du certificat d'étude. J'ai obtenu celui-ci en 1944 à l'âge de 14 ans.

Ensuite je suis entré au collège technique à Saint-Nazaire, qui était replié à l'époque (à cause de la guerre) à Guémené-Penfao. Le collège technique de l'époque est l'ancienne école industrielle. Par la suite, à la fin de la poche de Saint-Nazaire en 1945, le collège c'est déplacé à la Baule. Mon père, ne pouvant continuer son travail d'artisan, faute de matière première et de clientèle a décidé de partir habiter à la Baule. La famille Pérouse s'y installait définitivement. Le travail ne manquait pas à Saint-Nazaire, entre la démolition et la reconstruction d'après guerre.

J'ai donc réalisé ma 2<sup>ème</sup> et ma 3<sup>ème</sup> année de collège technique à la Baule, suite à quoi j'ai obtenu le CAP et le Brevet Industriel. Etant bon élève, le chef des travaux du collège m'avait remis une lettre de recommandation que je devais remettre à l'ingénieur en chef des turbines, au chantier de Saint-Nazaire, il s'appelait Monsieur Tosser. L'atelier des turbines s'appelait dans le langage commun des chantiers Saint Denis ; qui a disparu depuis. En attendant cette éventuelle embauche, j'ai fait cuisine, puis travaillé à l'électro-naval. Enfin, je suis entré à Saint Denis qui est devenu par suite Chantiers de l'Atlantique.

Embauché en 1947 à l'âge de 16 ans, mon premier travail a été de roder des petits robinets de graissage sur une machine alternative à vapeur, la dernière construite au chantier. Puis j'ai travaillé sur des petits moteurs, l'alésage devait être de 60 à 70 cm (il ne fallait pas être gros !), le but étant de serrer les cylindres par l'intérieur du bâti, nous étions à deux personnes, un tenait la clé et l'autre tapait dessus avec une masse afin de serrer.....j'ai beaucoup tenu la clé, mon matelot ne me faisait pas confiance pour taper.....J'ai exécuté ce travail jusqu'en 1948. Par la suite, j'ai travaillé sur des turbines, des auxiliaires, la remise en état des auxiliaires de l'île de France, du Liberté, puis remise en état également des pompes de ces navires.(Le Liberté était rebaptisé ainsi, s'appelant auparavant l'Europa, navire allemand donné à la France en tant que dommage de guerre.) Je suis allé ensuite au Nord de Paris durant trois mois, afin d'apprendre à construire des moteurs Sulzer



**Pétrolier Année 1970**

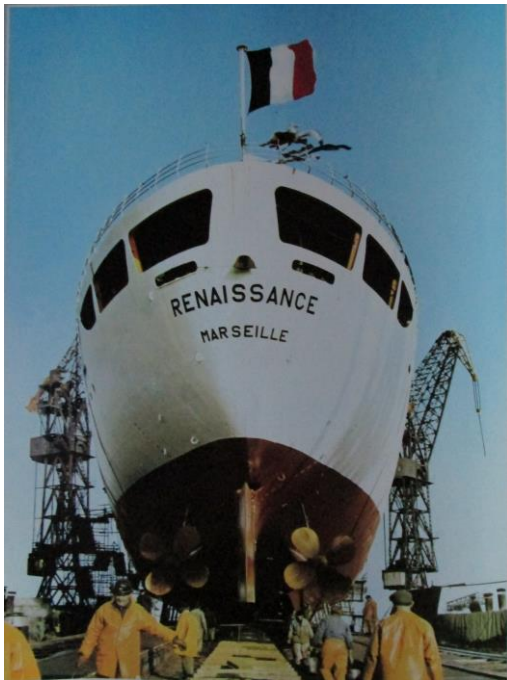


**Construction sur cale en pente**

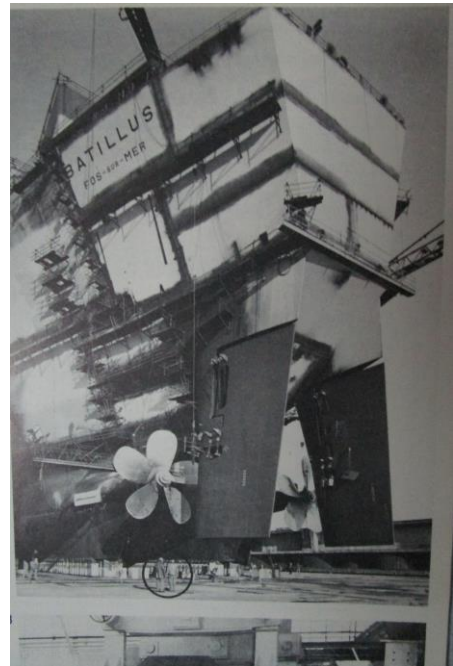
Entre 1949 et 1950 j'ai fait mon service militaire. A mon retour, les moteurs ne se faisaient plus, je suis donc parti travaillé aux fabrications de turbines, puis en 1953 on m'a proposé le poste d'agent technique, dans un bureau de suivi technique des commandes arrivant de Saint Denis. J'y suis resté jusqu'en 1955/1956. Dans cette même période, suite à la fusion des deux chantiers (anciennement chantier de la Loire et chantier de Penhoët), j'étais muté aux Chantiers de l'Atlantique, au service normalisation sous les ordres de Monsieur Guichard. D'agent technique je suis donc devenu dessinateur.

Aux environs de 1963, pour ceux qui se sentaient capable, il était proposé de s'inscrire à une formation dans une école à Paris, à la suite de quoi nous ressortions au niveau d'ingénieur. Je me suis porté volontaire. A la suite d'une année de préparation et la réussite de l'examen, j'ai intégré cette école pour deux années. Elle s'appelait à l'époque le CIF (Centre Interentreprises de Formation), qui de nos jours s'appelle l'école du CESI. Située à Boulogne Billancourt, j'ai du loger à l'hôtel et j'essayais quand même de revenir tous les week-ends, mais parfois entre les stages et le travail à terminer le samedi, cela n'était pas toujours le cas.

Après obtention de l'examen à la suite des deux années de scolarité, je suis revenu aux chantiers, mais là j'étais embauché au statut d'ingénieur. Etant de formation de base mécanicien, j'ai été dirigé vers le MBAP (Montage Bord Appareil Propulsif). Ce nouvel emploi m'a beaucoup plu de 1966 à 1986, date à laquelle j'ai fait valoir mes droits à la retraite.



**Paquebot Renaissance 1967**



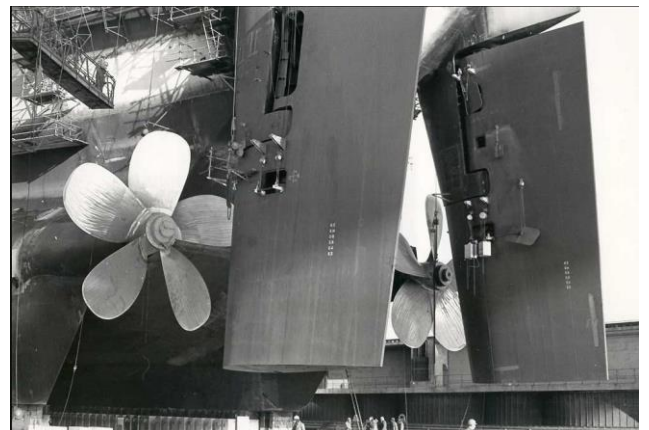
**Pétrolier de 550.000tonnes**

Au départ en tant que jeune ingénieur, j'étais en doublure avec un responsable plus ancien, sur un navire en finition. Puis j'ai ensuite été placé sur un navire qui démarrait en construction et il ne me restait plus qu'à faire mes preuves, seul. Le MBAP est un secteur très vaste sur un navire en terme de mécanique, depuis les échappements en haut des cheminées jusqu'au fond du navire là où il y a les moteurs sans oublier les gouvernails également. Il me fallait coordonner tout cela au sein de mes équipes et aussi avec les autres corporations.

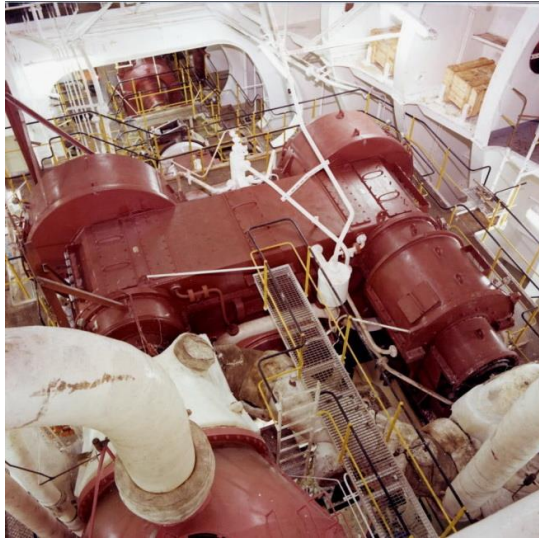
Sur chaque navire mon travail consistait également à aller jusqu'à la livraison de celui-ci et ma mission s'arrêtait quand je débarquais pour aller dans le bateau pilote dans le chenal, souvent d'ailleurs accompagné de techniciens. Parfois l'armateur demandait l'assistance d'un mécanicien de garantie. Concernant le tirage de la ligne de feu (axe de ou des lignes d'arbres), les différentes techniques ont beaucoup évoluées ; il y a eu aussi beaucoup d'évolution dans la partie machine, la partie propulsion et la partie montage des hélices



**Montage d'une hélice**



**Hélices et gouvernails pétrolier Batillus**



### **Moteur à bord du navire**

En ce qui concerne l'organisation, nous prenions le bateau très en amont, bien avant le début du montage du navire dans la cale ; on participait à la préparation et on donnait notre avis dès le début des études. Un autre aspect de mon métier était aussi et surtout de conserver et d'entretenir de bonnes relations avec tout le monde. Au départ mon métier était dénommé ingénieur d'unité. Je me devais donc d'intervenir et de maintenir les bonnes relations, un peu comme un chef d'orchestre, il fallait que tout le monde joue la même partition et en même temps. Les relations humaines à ce poste étaient très importantes.

Durant mon parcours professionnel il y a eu 3 faits malheureux qui m'ont beaucoup marqué.

Tout d'abord le feu à bord dans la salle des machines. J'étais excessivement exigeant quand à la propreté : aucun chiffons soit d'huile ou soit de graisse ne devaient traîner au sol et pas de stocks dans ces zones...etc..... etc.....



**Livraison d'un pétrolier, pris dans le chenal face au port**

Je parlerai ensuite des problèmes de ballastage sur un navire, puis aussi sur la barge « Bouygues » où la aussi on est passé pas loin de très gros problèmes.

Mais le point le plus douloureux pour moi, fut le naufrage du pétrolier Olympic Bravery de 276.000 tonnes, 345mètres de long et 52 mètres de large. Après plusieurs problèmes rencontrés lors des essais, il nous fallait régler tous ceux-ci en arrivant à Cherbourg, le navire étant livré dans ce port. Il faut dire aussi qu'à cette époque (nous sommes en 1976) nous venions de passer le choc pétrolier de 1974/1975 et que par conséquent l'armateur ne semblait pas être pressé de prendre possession de son navire. Il avait même pris les dispositions nécessaires de le mettre en conservation dans un fjord en Norvège. Il faut dire pour la petite histoire que le navire a réalisé sa première sortie en mer le 15 Octobre 1975 et le 20 Janvier nous étions « encore » à réaliser des essais. Nous étions à trois à Cherbourg !



**1975 Pétrolier Olympic Bravery**

Enfin, au moment de l'appareillage le 20 Janvier 1976, visiblement du côté armateur rien n'avait été prévu. Un certain nombre de mauvaises manœuvres ont eu lieu, contribuant à l'évènement final que fut l'échouage du navire. Nous avions débarqué nous les personnes du chantier quelques heures avant.



### **Le pétrolier échoué au large d'Ouessant 20 Janvier 1976**

En conclusion, je dirai que cette histoire de l'Olympic Bravery m'a énormément touché et affecté.

Je dirai que entre 1946 lors de mon embauche et 1986 date de mon départ en retraite, le temps a passé très vite, parsemé de moments malheureux mais aussi de moments heureux.

Je retiendrai qu'un départ de navire était toujours une fête et que ma vie professionnelle méritait d'être vécue.

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

*Présentent*

## **Interview de Claude PÉROUSE**

*.....Contacté par l'association*

*« Les Amis de la Construction Navale »*

*J'ai témoigné de mon passé professionnel devant la caméra,  
pour évoquer ma fonction de :*

**Embauché au statut d'ouvrier**

**J'ai terminé ma carrière comme ingénieur d'unité**

*Aux Chantiers de Saint-Nazaire de 1946 à 1986*

*Ce livret résume la vidéo*

**Je m'appelle Claude Pérouse**

**Je suis né en 1930 au Coudray**





# Les Amis de la Construction Navale Nazairienne



## MEMOIRE DES CHANTIERS

**Claude PEROUSE**

**Embauche : 1946.....1986 Retraite**

**Reproduction interdite, sauf accord des ACNN**