



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



Jacques POTIRON
J'étais soudeur aux chantiers ...

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Présentent

Interview de Jacques POTIRON

*... contacté en 2012 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 :*

« Technicien soudage »

*Sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire,
De 1968 à 2005 ...*

Ce livret fait l'objet d'une vidéo de 58 minutes

... je m'appelle Jacques Potiron, je suis né en 1949 à Saint-Nazaire ...



Je m'appelle Jacques Potiron, je suis né le 8 juin 1949 à Saint-Nazaire, j'appartiens à une famille d'ouvriers, mon père travaille aux chantiers.

J'effectue ma scolarité à l'école Gambetta de Saint-Nazaire jusqu'à mon certificat d'études, puis j'entre en 4ème au lycée Brossaud afin d'obtenir un brevet de technicien.

Ensuite, en attendant de pouvoir entrer aux chantiers, je suis engagé par l'entreprise d'intérim Bochereau, et en 1968, je travaille également à la SEM de Trignac, au Forges de l'Ouest puis aux chantiers comme aide-charpentier.

Ce dernier emploi aux chantiers me permet de travailler avec un ouvrier confirmé qui m'apprend les rudiments de la soudure.

J'entre aux chantiers

En novembre 1968, je passe les tests et l'entretien d'embauche, j'entre aux chantiers en qualité de technicien stagiaire pendant 1 an, avec promesse d'embauche en fonction de mon comportement et de mon rapport de stage.

Je suis affecté au bureau d'études et par périodes de 2 mois, je me retrouve en bureau de préparation technique, au devis de poids, au service élingage, puis je fais un stage de soudure en atelier, et par la suite, on me demande de revoir le catalogue d'élingage et le suivi des épreuves des moyens de levage.

Par la suite, je soude à l'atelier de 120 tonnes, soudure à plat, et je comprends la nécessité de me protéger des coups d'arc et des brûlures !

Mon rapport de stage qui porte sur la machine à souder les lisses de bordé de pétrolier, me permet de proposer de passer la meuleuse à bande sur ces profilés, afin d'éviter les soufflures remarquées sur les soudures des lisses.

Je suis embauché définitivement aux chantiers en novembre 1969.

Affecté au bureau d'études

Je suis affecté au bureau d'études coque métallique, je dessine à plat, sur un grand bureau à 3 places et j'occupe la place du milieu entouré de deux anciens plutôt avares de renseignements, j'étudie un plan d'étambot, j'ai besoin de matériel mais lorsque je veux utiliser les outils de dessin disposés sur le bureau, je m'entends dire : « attention petit, ça, c'est à moi ! ».

Les anciens consultent parfois leurs carnets de notes personnelles pour réaliser leurs tâches, en se cachant de leurs voisins de bureau !

Par la suite, me connaissant mieux, ils me donnent de bons conseils !



... au bureau d'études coque métallique ...

Je reste dans ce bureau jusqu'en avril 1970, puis je pars au service militaire à Toulon, au cours duquel, faisant partie de l'équipe de rugby, je passe plus de temps en survêtement qu'en tenue militaire.

Technicien soudure

Au retour du service militaire, je suis affecté dans le service de Mr Guillossou, responsable du groupe soudure : je dois m'occuper de la mécanisation de la soudure pour la production des pétroliers.

Je prépare les essais au laboratoire soudure et je vais appliquer ces méthodes en production, je suis chargé du dépannage soudure sur les machines en place en atelier.

Au montage tôlerie

Toutefois, l'ingénieur responsable du montage tôlerie, Mr Milet, est intéressé par mes compétences et me demande d'intégrer son service afin de développer les machines à souder prévues pour le montage bord.

J'accepte cette proposition assortie d'une promotion de chef d'équipe.

J'ai 24 ans, nous sommes en 1973.

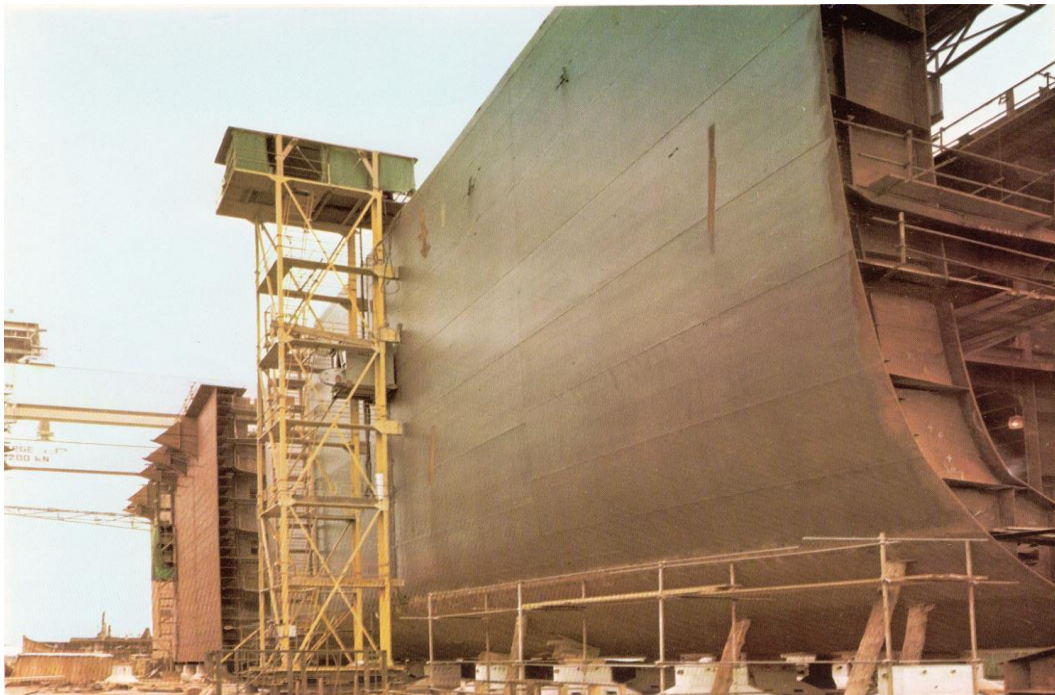
La machine à souder les bordés

Je m'occupe de la machine ESM chargée de souder les bordés, avec une équipe d'excellents soudeurs, qui règlent la machine avec précision car elle soude les abouts de panneaux de bordé sans interruption durant son opération de soudage : souder un about vertical de 20 mètres de hauteur s'effectue sur une durée de 8 heures.

On soude des tôles de 20 mm d'épaisseur, coupées au carré, avec un joint de 20mm et avec un fil diamètre 3,2 mm débité par un moteur à crémaillère : l'opération se déroule en continu afin d'éviter les défauts de soudage, sous la surveillance de l'opérateur.

Cette machine est déplacée par la grue ou le portique et nous travaillons parfois en 3 quarts afin d'assurer la soudure de 2 abouts dans la journée pour tenir le rythme de montage des pétroliers. Notre équipe assure aussi le soudage des lisses de fond des pétroliers : ces raidisseurs, des fers T, de hauteur variable, environ 800 mm, sont soudés par un fil guidé par bec fusible, entre deux lattes de cuivre placées de chaque côté du raidisseur.

Les soudeurs qui pratiquent cette méthode de soudage, travaillent « à l'oreille » et opèrent les réglages en fonction du « bouillonnement » du bain de fusion.



La machine à souder les bordés

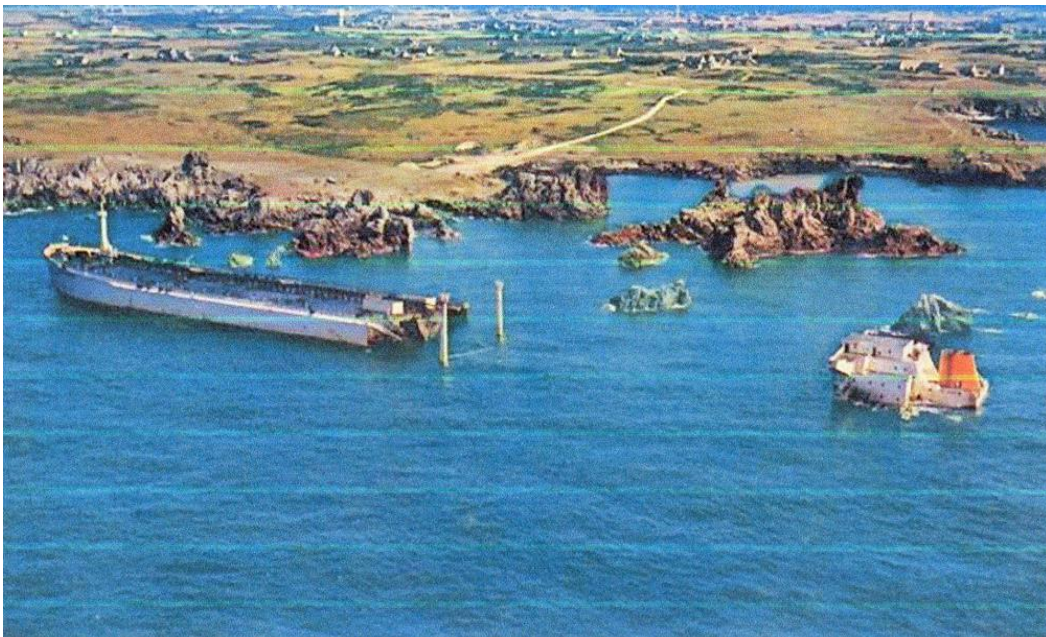
Je développe également les machines assistées pour la soudure franc-bord à plat.

En fait, je mets en place une équipe de soudeurs spécialisés pour la machine ESM et raidisseurs de fond de pétroliers.

Au montage des navires

En 1975, je travaille durant les congés pour la finition du pétrolier « Olympic Bravery » : hélas, grosse déception, car après avoir livré le navire, celui-ci ira s'échouer sur les rochers de l'île d'Ouessant, suite à une erreur de navigation ?? !

Au cours des années suivantes, je continue mon rôle d'agent de maîtrise sur les navires en construction.



... « Olympic Bravery » échoué à Ouessant ...

En 1987, suite à une baisse de charge au service tôlerie, je suis muté au montage des cabines sur « Souverain des Mers », « Star Princess », et sur le car-ferry D29, puis je m'occupe de la formation montage cabines, afin d'assurer la reconversion des ouvriers de la tôlerie : c'est le début de la construction des paquebots.

En 1991, retour au montage tôlerie, je suis chef d'atelier adjoint sur les frégates de la marine nationale : Floréal, Prairial, Nivôse, Ventôse, Vendémiaire, Germinal.



... frégate pour la marine nationale ...

En 1993, je suis affecté sur le prémontage pour l'assemblage des méthaniers pour la Malaisie.

En 1995, nommé chef d'atelier, je reste sur le prémontage et fin 1997, je retourne au montage, je me retrouve sur la série « Renaissance », et sur « European Star » ce qui me permet d'être nommé au coefficient K395.



... paquebot « Renaissance » ...

Le rôle de l'encadrement évolue : les écrans informatiques sont placés dans les bureaux maîtrise et nous devons actualiser l'avancement des différentes tâches des travaux.

Je deviens également animateur de cercles de progrès, et je participe à la formation IRPOP afin d'actualiser la fonction encadrement.

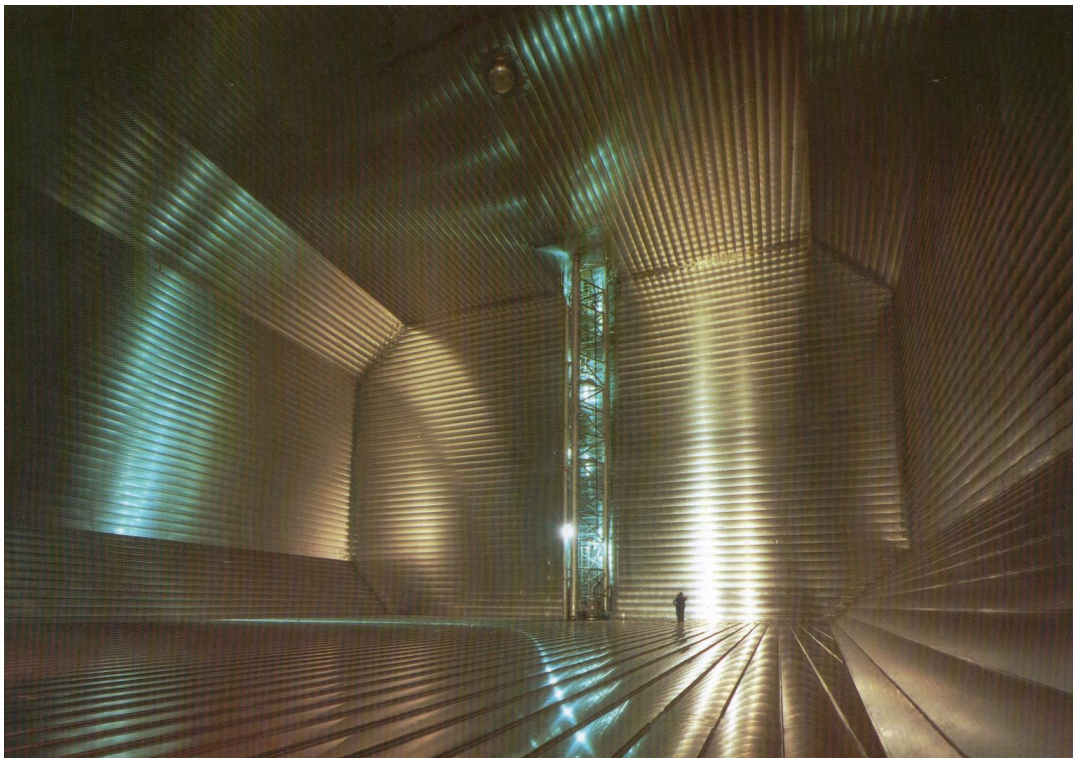
En 2001, j'ai l'occasion de parrainer 2 jeunes ingénieurs et je suis affecté sur « Queen Mary » ou, nommé cadre, j'assure la coordination entre les trois responsables de la coque du navire : c'est une très belle réalisation avec, hélas ! l'accident de la passerelle qui va gêner la livraison du navire.

Toutefois, je ne termine pas le « Queen Mary » (déception de ma part !) car je suis affecté sur le méthanier M32 comme responsable INVAR : c'est un prototype !

Je dois alors apprendre le mode opératoire du montage des cuves, former les compagnons à ces techniques, m'assurer de la qualification des opérateurs machines afin de réaliser les cuves en métal Invar.

Ce nouveau procédé consiste à placer des caissons sur la coque fixée par des gougeons, appliquer un film en triplex collé, avant de souder les tôles Invar : ce prototype de cuve va être à l'origine de nombreux défauts d'étanchéité suite à un collage déficient que nous allons devoir réparer !

Avec le soudage Invar, j'ai découvert encore une nouvelle technique qui m'a intéressé !



... cuve de méthanier en métal Invar ...

Ma conclusion

J'ai toujours été sensible à l'ambiance de travail, à l'esprit d'équipe, car le facteur humain est important et la grande famille de la tôlerie sait ressentir ce sentiment.

Nos conditions de travail sont difficiles, nous pratiquons un métier dangereux, et je suis resté à l'écoute des conditions de travail : j'ai été représentant sécurité pour la maîtrise au CHSCT, ce qui m'a permis d'être au contact des syndicats, de la direction et du service médical.

Le facteur humain est bien ressenti au montage tôlerie : c'est le métier de base des chantiers et les relations de travail en place dans ce milieu sont différentes des autres services peut-être parce que c'est un métier qui se pratique dans des conditions de travail difficiles, ce qui demande de la solidarité entre les acteurs de cette spécialité.

Pour mon compte personnel, une grande satisfaction : avoir participé à la réalisation du « Queen Mary », c'est unique dans une carrière, j'ai bien aimé aussi la période des pétroliers, l'évolution du soudage par la mécanisation, dont je suis très fier !



... paquebot « Queen Mary » ...

Je pense aussi aux rapports humains entre les équipes.

Entre maîtrise et compagnons, l'aspect hiérarchique est gommé, atténué face aux problèmes techniques et cet environnement est propice à une meilleure compréhension entre les hommes : au montage, on vit en extérieur, on se sent libres et le rôle du chef est perçu de façon différente par rapport au travail en atelier fermé !

Les chantiers sont une grande entreprise ou chaque secteur doit avancer comme une petite entreprise et si, un jour, la navale n'existe plus à Saint-Nazaire, j'aurai très mal au cœur : ce sera un déchirement !

Aujourd'hui, j'ai toujours du plaisir à revoir les anciens.

Je suis parti en février 2005, dans le cadre d'un plan amiante, à l'âge de 56 ans et 8 mois après 37 années d'activité.





MÉMOIRE DES CHANTIERS

Jacques POTIRON
Embauche :1968 / 2005 : Retraite

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