



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



Joachim THOMAS
J'étais riveur aux Chantiers ...

LES AMIS DE LA CONSTRUCTION NAVALE NAZAIRIENNE

Présentent

Interview de Joachim THOMAS

... 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 riveur tel qu'il se pratiquait dans les années 1930....

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

« Riveur »

Sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire
De 1923 à 1972.

Je suis témoin de cette époque difficile, mais j'ai eu l'occasion de démontrer les valeurs que j'accorde au travail : la compétence technique, la volonté de bien faire et la conscience professionnelle ...

Mon témoignage laisse la trace du riveur, métier aujourd'hui disparu dans la construction navale

Ce livret fait l'objet d'une vidéo de 42 minutes

Réalisée le 17 janvier 2002

LE TEMOIN

Je m'appelle **Joachim**,

Je suis né en 1909 à ARRADON près de VANNES, et je suis entré aux chantiers navals comme mousse tôleur en 1923.

Mes débuts au travail

A cette époque les chantiers navals embauchent peu, un par ci, un par là, dans différentes corporations, par petites quantités.

Mes parents connaissant quelqu'un, c'est par ce biais que j'ai la possibilité de rentrer aux chantiers.

Nous sommes plusieurs mousses ensemble, nous ne sommes pas maltraités.

Je commence donc à travailler sur le « **LEOPARD** », un contre torpilleur, au chantier de la Loire sur la cale 1.

Je suis mis avec un charpentier-monteur, un jeune ouvrier de 18 ans qui vient d'avoir son coffre.

Moi, j'ai donc 14 ans, je suis mousse avec lui.

Je commence par faire du montage à bord, montage de cornières que je dois boulonner et faire le collage de tout ce qui se présente comme travaux de bord en tôlerie.

A cette époque tout est rivé, il n'y a aucune soudure.

A bord de ce contre-torpilleur « **LEOPARD** », je suis avec quatre – cinq jeunes, avec qui je m'entends bien.

A bord de ce navire, il y a une dizaine d'équipes de charpentiers qui font le montage, le collage, le boulonnage du bordé, le réglage des points, des cloisons et des carlingages.



Contre torpilleur Léopard

Mon salaire

Je suis payé à la quinzaine, le 8 et le 23 de chaque mois, et la première quinzaine je touche 50 francs – à titre de comparaison, un ouvrier gagne 200 francs.

A mesure que nous prenons de l'âge, nous sommes augmentés, et à 18 ans, je suis payé plus cher qu'à 14 ans.

Ma jeune carrière de charpentier

En 1927, je quitte le chantier de la Loire pour aller au chantier de Penhoët.

A cette époque, on discute entre copains, on se parle, les uns travaillent à la Loire, les autres travaillent au chantier de Penhoët, que l'on appelle « la compagnie », car le nom de « Chantier de Penhoët » n'est pas encore connu.

Entre nous, on apprend qu'il y a de l'embauche à la Compagnie et que le salaire est plus avantageux.

Seulement pour deux à trois sous de plus, avec trois copains, nous prenons notre compte.

Je suis donc embauché à la Compagnie, à la tôlerie pour faire le même travail qu'à la Loire.

Je suis toujours employé comme mousse et en 1927, je commence à travailler sur le paquebot « **ILE DE FRANCE** ».

Au début je travaille à l'atelier pour préparer la ventilation avec un autre charpentier, car à cette époque, ce sont les charpentiers qui assemblent la ventilation.

Ce travail terminé, je suis envoyé à bord avec deux autres charpentiers pour faire le montage et l'entourage de la machine sur le paquebot « **ILE DE FRANCE** ».

Au terme de ce travail, je suis affecté sur un cargo mixte en transformation au Bassin de Penhoët, afin de refaire les emménagements rehausser un pont.



Le paquebot Ile de France

Je découvre le métier de riveur

NAVIRE EN DEBUT DE CONSTRUCTION



Un jour, alors que je suis avec un autre charpentier, mon chef me dit : « *voilà, il y a une baisse de travail et un ordre est venu du chef d'atelier, Mr JALLAIS ; est-ce que tu veux aller comme **teneur de tas**, sinon tu seras débauché, c'est à prendre ou à laisser.* »

Je ne suis pas le seul dans cette situation, nous sommes cinq ou six et moi, je me dis « *je vais essayer, on verra bien...* »

J'ai donc accepté la proposition alors que d'autres ont refusé.

Je suis resté un an comme **teneur de tas**.

Un beau jour, avec mon matelot, alors que nous sommes à river des goussets de tête, je lui demande d'essayer de river et il me donne son accord.

Je prends donc le **pétard** ou **marteau pneumatique** et alors que je travaille tout en haut de la machine du « **CHAMPLAIN** » afin de river les goussets de tête, le contremaître du rivetage arrive, je l'ai vu monter à l'échelle.

Je pose donc le pétard sur l'échafaudage et je demande à mon matelot de reprendre son outil.

A ce moment le contremaître vient vers moi et me dit : « *p'tit gars, reprends le pétard* »

Je prends l'outil, il regarde le travail et la façon dont je **bouterole** à bout de bras et me dit : « *c'est bon, c'est bon !* »

Deux jours plus tard, le contremaître qui me commande à bord vient me voir et me dit : « *tiens, voilà un bon, vas chercher ton coffre au magasin* ».

C'est ainsi que je suis devenu **RIVEUR** sur le « **CHAMPLAIN** ».



Paquebot Champlain

Mon métier de riveur

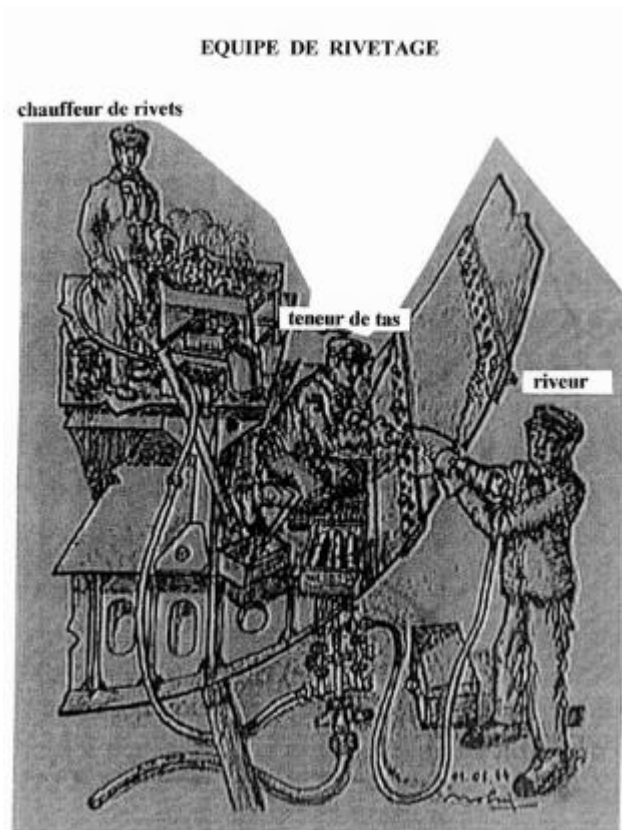
Dès que j'ai mon coffre, je ne reste pas sur ce navire, je suis envoyé sur le paquebot « ATLANTIQUE » en début de construction.



Paquebot Atlantique

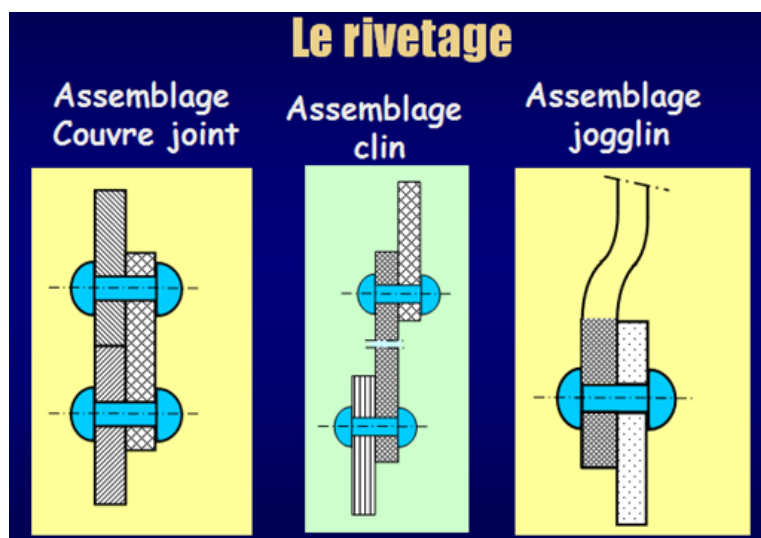
Le métier de riveur se pratique en équipe de trois personnes :

- ✓ Le riveur
- ✓ Le teneur de tas
- ✓ Le chauffeur.



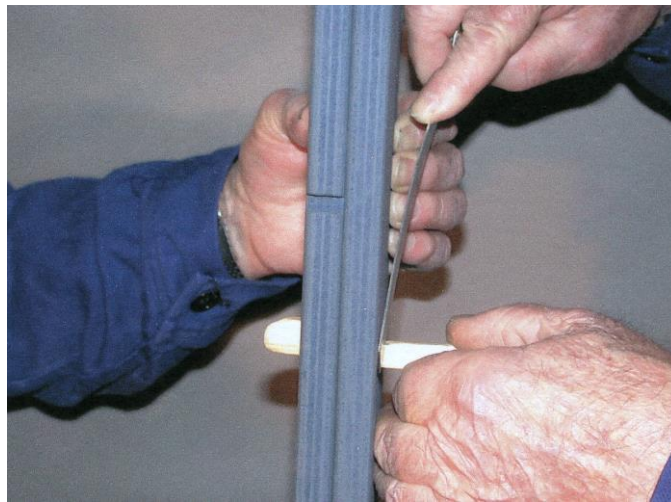
Le riveur s'occupe d'abord de prendre les dimensions des épaisseurs de tôles avant d'aller chercher les rivets au magasin.

A l'aide **de biquettes** en bois, que j'ai toujours dans ma poche, je prends donc les dimensions des épaisseurs de tôles, je regarde à avoir suffisamment de fer dans le rivet pour permettre le rivetage et, à partir de là, je vais chercher mes rivets au magasin





La biquette



Utilisation de la biquette



Principe d'utilisation de la biquette

Le teneur de tas est chargé d'approvisionner le charbon et de préparer le matériel.



Le chauffeur s'occupe tous les matins, d'allumer la forge pour permettre de chauffer les rivets. Le midi il maintient la forge allumée en déposant sur le feu un peu de charbon.



Le rôle de chacun est bien défini, chacun a son travail.



Le travail du riveur

Quand je débute comme riveur, on ne me met pas sur un gros travail, ni sur un travail d'étanchéité.

Petit à petit le métier s'apprend, je m'habitue et je commence par le rivetage à l'intérieur des ponts, sur les cloisons.

Puis, un beau jour, sur un bateau en réparations, mon chef me met à travailler sur les bordés, l'enveloppe extérieure.

Par la suite, je suis toujours un des premiers à commence un bateau ; je commence à river les fonds, les dessous du bateau, la quille et je continue jusqu'en haut.

Les riveurs les plus qualifiés sont placés sur les bordés, le chef voit si le gars est vraiment capable de faire le travail.

S'il ne le sent pas capable, il le place à l'intérieur du navire.

Je suis plus payé, j'ai un peu plus de galons que les autres riveurs.

Cela ne monte pas énormément, mais je suis considéré comme faisant **partie des gros bras**.

Sur un navire, il y a environ trente équipes de riveurs et nous sommes six équipes sur les bordés, car certains ne sont pas capables de les faire.

Les parties intérieures du navire son souvent cachées, donc on ne voit pas la qualité de la finition.

Par contre, sur les bordés, tout est apparent et il faut réaliser un travail soigné.

Il ne faut par un rivet à raser la tôle et un autre trop bombé ; le riveur est attentif à la qualité de son travail.

Les rivets doivent toujours avoir la même grosseur sinon c'est trop moche !!!

Quand la peinture est faite, on ne doit apercevoir que le minimum de défauts.

C'est vraiment un coup à prendre, il y a la façon de faire.

Pour soutenir le marteau rivoir, je fais une installation : il s'agit d'un bout de chaine, un ressort, des crochets et je déplace ce système à mesure que je rive.

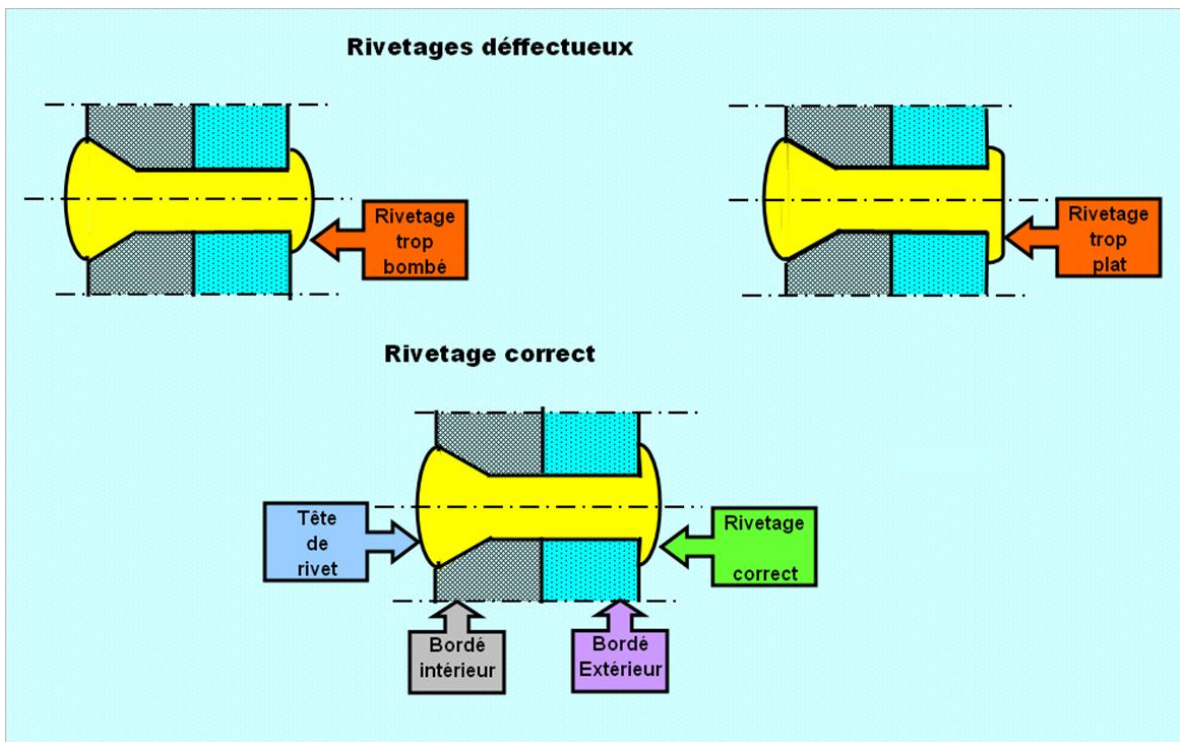
J'ai toujours connu le marchandage, le travail à la fiche jusqu'en 1953 – 1954.

Lors de la fusion des chantiers de Penhoët et de la Loire en 1955, le travail à la fiche a été supprimé pour les riveurs, mais aussi pour les charpentiers et les soudeurs.

Il faut savoir également que tous les rivets ne passent pas à la forge ; les rivets de 8mm de diamètre sont rivés à froid et utilisés dans les emménagements, la ventilation, les manches à air.

A partir de 10 – 12 mm les rivets sont chauffés et les plus gros rivets que j'utilise ont un diamètre de 50 mm une longueur de 270 à 300 mm pour un poids de 3 kg.

J'ai utilisé ce type de rivet sur le cuirassé « **Jean BART** ».



Avec ce type de rivets, il faut préciser que le teneur de tas ne peut pas tenir son tas à la main, ce n'est pas possible, car pour mettre les rivets de 50 mm, je me trouve sur le pont avec mon pétard et mon matelot est en dessous avec un *tas pneumatique – un tas frappeur*.



Jean Bart dans la forme qui porte son nom



Pétard

La technique du rivetage

Pour river, je me trouve sur le pont, mais je ne vois pas le chauffeur de rivets qui est placé plus loin pour chauffer le rivet et le transmettre au teneur de tas qui est monté sur une table.

Quand le teneur de tas passe le rivet par le trou percé dans le pont, je le coince avec un bout de vergette et je le retiens pour l'empêcher de tomber à cause de son poids.

Quand mon matelot a axé le rivet, je le bloque.

Il met alors son tas, muni d'une bouterolle à tête fraisée et d'un tube support en dessous, car sans ce tas frappeur, le rivet n'est pas solide.

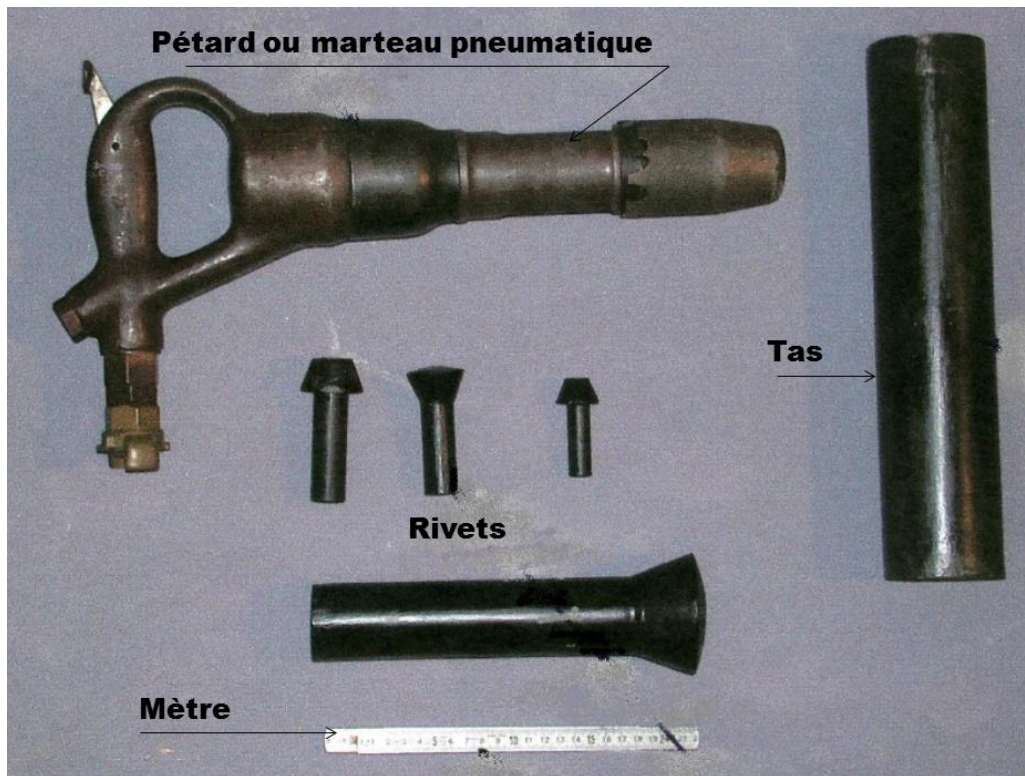
Avec son tas frappeur, il tape sur le rivet durant 8 à 7 secondes (ta.ta.ta...) par deux fois.

A ce moment précis, j'emboutis le rivet bien ...chaud, en ébullition.... Et il est rivé !

Toutefois, s'il refroidit quand il arrive en contact avec le blindage, il faut serrer très fort, en appuyant avec le poids de tout notre corps – il faut avoir de gros bras !!!!

Le pétard est long et lourd et en général un gars a deux ou trois pétards car, si j'utilise des rivets de 10 mm je prends un petit, quand j'utilise des rivets de 16 à 18 mm je prends le R18 donc plus gros et à partir des rivets de 22 mm je prends le gros qui est un vrai marteau, mis en service spécialement pour le blindage.

Par la suite, nous n'avons plus utilisé les gros.



L'outillage du riveur



Travaux d'assemblage par rivetage

RIVETAGE DE CHANDELIERS SUR LE PONT



LE RIVETAGE DES GOUSSETS AVEC LE PONT



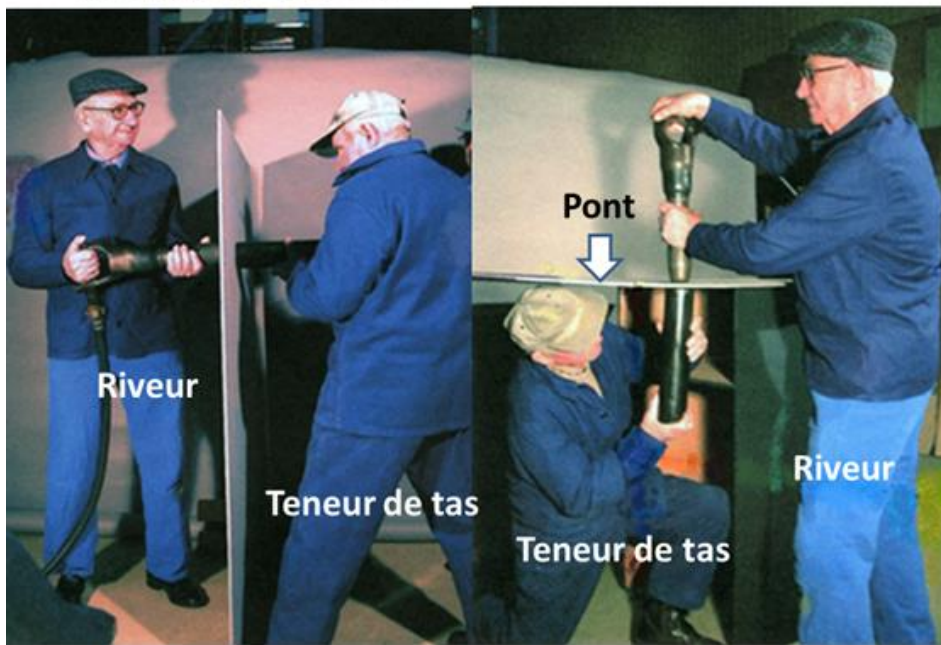
J'exerce un métier difficile

Les difficultés dans le travail sont nombreuses et j'ai travaillé dans toutes les positions : sur les bordés, il n'y a pas de problème car je travaille toujours en position debout.

Reconstitution de travaux de rivetage

Rivetage sur le bordé

Rivetage de pont



Par contre sur les cloisons, je dois river à droite ou à gauche ;
à l'intérieur des compartiments, je dois river dans toutes sortes de positions : debout, accroupi, assis, allongé sur le côté, les bras maintenant avec fermeté le pétard.

Reconstitution de travaux de rivetage

Rivetage à l'intérieur du navire

Travail à l'intérieur du navire



Les conditions de travail sont très dures, surtout quand je mets en place les gros rivets (diamètre 50 mm entre autres).

Après avoir rivé six à sept rivets de suite, je m'arrête car je ne peux plus tenir le pétard tellement il est chaud.

Parfois le feu prend dans mon sabot, et je suis obligé de mettre une petite plaque de tôle sur le côté pour me protéger le pied qui a une grosse bosse sur le côté droit, due à l'effet de la chaleur ; cette anomalie disparaîtra plus tard !

Quand nous arrivons sur le cuirassé « **Jean BART** » pour mettre les rivets de 20 mm, les travaux sur le bateau sont répartis en deux zones ; le chantier de la Loire est chargé de la construction de la partie arrière et le chantier de Penhoët de la partie avant.

A Penhoët, les riveurs travaillent par groupe de deux.

A la Loire, on travaille seul, donc forcément, il faut qu'ils en mettent plus que nous.

Quand un riveur met six ou sept rivets, il s'arrête et l'autre reprend ; il a donc du repos – il faut alors qu'il en mette deux fois plus que nous, alors que nous, à la Loire on est seul, et c'est très pénible !

Je mets cinquante rivets par jour !

J'ai terminé ma carrière de riveur sur le paquebot « **France** » en 1959 durant six mois environ, afin de remplacer un gars blessé.

Ce travail a continué un peu après, mais les plus jeunes riveurs de Penhoët ne rivaient plus que les cornières gouttières reliant le bordé au point et une ceinture de rivets dans les fonds de bouchains.

Ces opérations de rivetage se sont terminées sur les pétroliers, cinq ou six ans plus tard.

Bilan de ma vie de riveur

Sur l'ensemble de ma carrière, je suis satisfait, je ne regrette par le travail que j'ai fait.

Evidemment dans ma vie il y a eu des hauts et des bas, j'ai été obligé de subir tout ce qui se présentait, j'étais là pour travailler, c'était à prendre ou à laisser.

Ces conditions difficiles ont dû s'améliorer depuis que j'ai quitté, car même pendant mon temps de travail, il y a eu des améliorations.

Le métier que j'ai pratiqué a toujours été un métier dur et pénible.

Cette profession a disparu du fait de l'amélioration des techniques, la soudure a progressé. Dans le rivetage il fallait davantage de matériaux.

A la place de la soudure au plafond ou à plat il fallait mettre des cornières, il y avait davantage de travail à faire que maintenant.

De nos jours le travail ne va pas dans le même sens, avec la soudure, tout a changé.

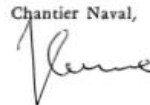
DIPLOME D'HONNEUR D'ANCIENNETÉ

Décerné à M^r *Joachim THOMAS Riveur*

pour les trente-cinq années consécutives accomplies dans nos Chantiers

Saint-Nazaire, le 3 Juin 1969 .

Le Directeur des Chantiers de l'Atlantique,
Chantier Naval,



1- L'ambiance de travail

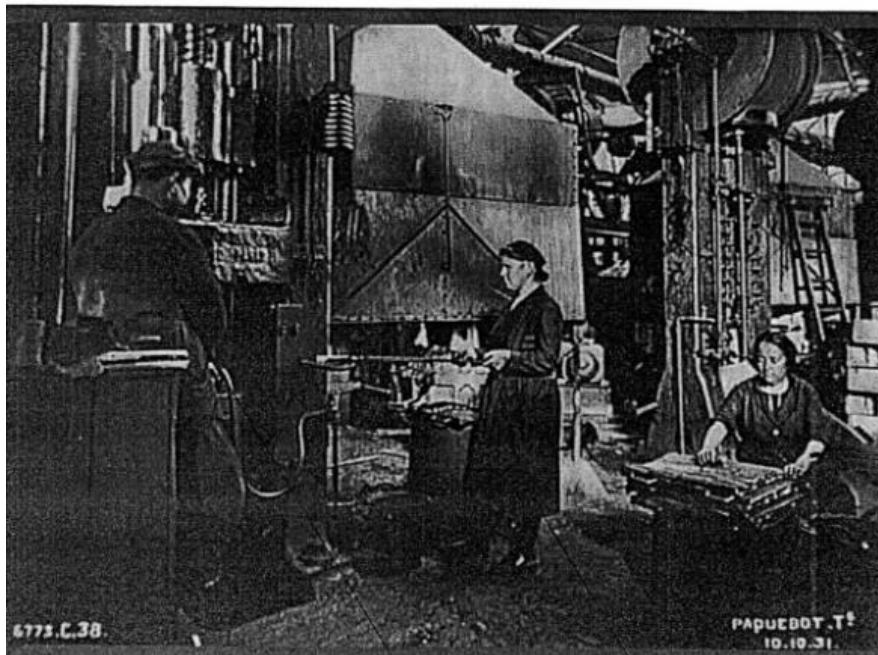
A l'époque en 1930, il y a de bons rapports humains, il n'y a pas de problèmes, on s'arrange bien, on s'entraide quand il y a un coup dur. On ne s'occupe pas du travail de son voisin, et dans l'ensemble il y a une bonne camaraderie.

Quand nous sommes sur un travail on s'entend pour tirer notre boni à 50 ou 51 %, car on s'entraide.

Durant notre travail, il n'y a pas beaucoup de poses car nous travaillons à la fiche. Dès que nous avons un peu d'avance, on prend un peu plus de bon temps, un peu plus de temps, mais ce n'est pas souvent.

A cette époque, les fêtes, les anniversaires ne s'arrosent pas, cela ne se fait pas, à part quelques fois, au lendemain de la paie, on prend un verre au café avec son matelot, mais c'est rare.

ATELIER DE FABRICATION DES RIVETS



préparatrice

2- Départ en retraite

Mon départ a lieu en 1972, et c'est un bon moment.

Cela se passe à Penhoët au café des **BALEARES**, une soixantaine de personnes sont présentes, et j'ai le même cadeau que mes autres collègues.

A cette occasion une quête est faite dans l'atelier, les gens donnent tous la même somme d'argent, il ne faut pas faire de jaloux.

Parfois, trois ou quatre collègues partent ensemble. Mais quand je pars, je suis tout seul, et il y a autant de personnes que lors de trois ou quatre départs.

Mais ce n'est pas pour cela que j'ai eu plus de cadeaux que les autres !!!

J'ai eu un baromètre et une bouteille de Rhum !
C'est bien, cela marque le coup, c'est le geste.

Un gars est venu avec son accordéon, il y a eu de la musique, c'était un peu la fête.



3- Conclusion

Dans mon temps, pour effectuer un travail de riveur, il faut être costaud, avoir un bon tempérament, être solide.

Aujourd'hui, certains jeunes ne pourraient pas le faire, ou ne voudraient pas le faire, car ils trouveraient ce métier trop dur.

De plus, de nos jours, les jeunes vont à l'école, alors que nous, nous n'avons pas eu cette possibilité.

C'était l'époque durant laquelle il fallait crocher dedans, aller où il y avait du travail, on ne regardait pas, alors que maintenant les jeunes choisissent un peu leur travail je pense !

Je leur dis quand même : **« N'ayez pas peu du travail, cela conserve !!!! »**

..... de 1923 à 1972, je pense avoir réalisé un travail très pénible, difficile, très physique, mais à cette époque, il n'y avait pas le choix....

..... J'ai pratiqué mon métier de riveur avec conscience et application....

Ce texte fait l'objet d'une vidéo d'une durée de 42 minutes.

Je me tiens à la disposition de tous ceux qui le souhaitent, pour apporter un complément d'information...

**Joachim,
Mars 2003**



Chantiers de Penhoët en1926



MÉMOIRE DES CHANTIERS

Joachim THOMAS
Embauche : 1923 / 1972 : Retraite

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