



**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**



**Didier VALLEE**  
**J'étais soudeur aux Chantiers ...**

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

*Présentent*

## **Interview de Didier VALLEE**

... en 2012, 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 1974 à 2008 ...

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

**... je m'appelle Didier Vallée, je suis né en 1955 à Saint Dolay ...**



Je m'appelle Didier Vallée, je suis né le 25 mai 1955 à Saint Dolay dans une famille travaillant dans l'agriculture.

Je passe mon enfance à Saint Cry et j'entre au lycée de La Roche Bernard en 6ème, 5ème puis à l'école agricole afin de préparer un BEPA : on étudie le bois, l'acier puis les animaux, la botanique : j'abandonne cette formation qui ne me motive pas : en agriculture, je préfère la mécanisation et les tracteurs !

## **Apprendre un métier**

Je me dirige vers l'apprentissage d'un métier en suivant une formation FPA : on me propose la soudure ou la carrosserie qui est ma préférence : on me conseille d'éviter cette orientation et c'est ainsi que je choisis la formation de soudeur.

En attendant l'ouverture d'un stage, j'entre à la société SCAC située à Saint-Nazaire, et je suis employé dans cette scierie sur une machine à débiter les planches : ils souhaitent me garder mais je préfère entrer en formation de soudeur.

## **J'apprends le métier de soudeur**

Le 10 septembre 1973, j'entre au centre FPA de Lorient pour un stage de 9 mois afin d'apprendre le métier de soudeur/arc et chalumeau : à la fin du stage, je suis classé deuxième du groupe (je suis content !).

A cette époque, les entreprises de la métallurgie recherchent des soudeurs et je souhaite entrer aux Chantiers de l'Atlantique.

Je fais une demande pour entrer aux chantiers, je passe les tests avec succès et 8 jours plus tard, je suis reçu pour un entretien d'embauche.

*Je suis embauché en qualité OP1 aux chantiers le 1 avril 1974, j'ai 19 ans !*



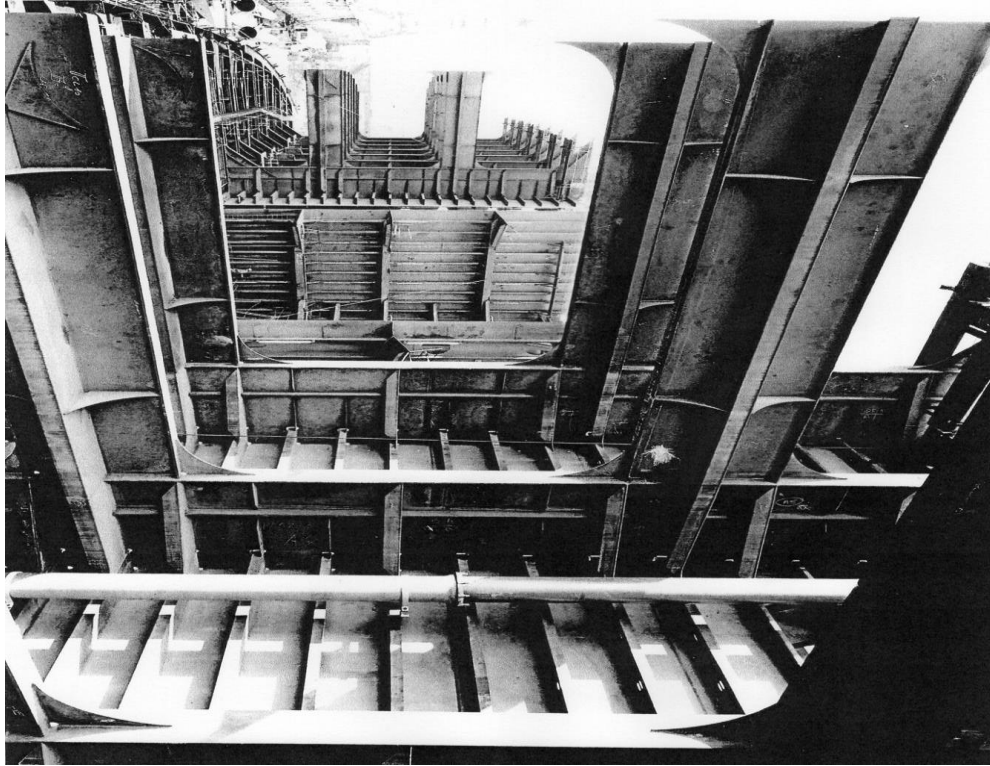
## **En formation de soudeur**

## **Je suis embauché aux chantiers**

Après un passage en école de soudure pour découvrir l'électrode marine, je passe des essais de qualification et je suis affecté au prémontage.

Je suis accueilli par le responsable soudure, qui me dirige vers le magasin d'outillage afin de m'équiper avec pince à souder, longueurs de câbles de soudure, marteau à piquer, et je suis habillé de « bleus rénovés » qui sont, en fait, des treillis militaires.

Je suis dirigé en zone C afin de souder les tirants d'un panneau de cloison longitudinale de citerne de pétrolier : mon travail consiste à ajouter une passe de 3 mm sur la soudure existante : ce premier exercice se passe très bien



### Souder les tirants

### Les débauches au prémontage

Mon appréhension du moment concerne les débauches: à la fin du travail, nous devons déposer notre « **marron** » (*plaque de zinc sur laquelle figurent notre nom, prénom, matricule*) dans le « **marronnier** » (*armoires collective située en bordure du prémontage et contrôlée par un pointeur chargé d'ouvrir et fermer cette armoire aux heures précises de début et de fin de travail*) puis nous engouffrer dans les bus chargés de nous transporter du prémontage aux vestiaires: c'est la pagaille, le chahut, je suis obligé de passer par ce système afin d'avoir la correspondance avec le bus qui me transporte à mon lieu d'habitation !

J'appréhende ce moment de la journée, mais je ne peux y échapper !



## **Les bus de transport à l'intérieur des chantiers**

### **Je soude les bi-panneaux de pétroliers**

A mon poste de travail, je suis mis en confiance et, peu à peu, on me confie la réalisation de toutes sortes de soudures : nous réalisons des bi-panneaux de cloisons, de bordés, de panneaux de fond, de panneaux de ponts pour les pétroliers de 330000 tonnes.

Je soude également les pitons d'élingage contrôlés après soudure.

*Puis je quitte les chantiers pour une année afin d'effectuer mon service militaire.*

### **Retour sur le prémontage**

A mon retour du service militaire, je retrouve mon travail sur la zone de prémontage avec le même encadrement sur les panneaux des pétroliers de 550000 tonnes puis toute notre équipe est placée à bord des navires en construction.

Au cours de ces années de pratique, les essais de qualification me permettent de changer de catégorie : P1 ; P2 ; P3.



## **Les pétroliers de 550000 tdw**

## **Le procédé FFAG**

En 1980, je découvre le Fil Fourré Avec Gaz (FFAG), je vais au laboratoire soudure pour réaliser des essais sur éprouvette avec chanfreins en V, sur céramique, pour les machines assistées : les essais à bord sont concluants et retour au labo pour développer le procédé sur les soudures horizontales et verticales.

Le soudage FFAG nécessite un outillage particulier, bien différent du soudage à l'arc : chaque opérateur utilise une génératrice, un dévidoir avec une bobine de 12 kg, une torche qui permet le déroulement du fil: le bain de fusion est protégé par le gaz, il y a très peu de laitier.



**Le procédé Fil Fourré Avec Gaz**

## **La mécanisation de la soudure**

En 1982, la mécanisation de la soudure se développe avec l'apparition de petites machines avec torches, montées sur de petits moteurs capables de reproduire indéfiniment le même mouvement par oscillation : machine Picomax, Bugo etc. ....

Je fais partie de l'équipe qui met en place ces procédés.



**La mécanisation de la soudure sur les bordés**

## **Le montage des cabines**

En 1985, le paquebot « Souverain des Mers », est le premier d'une longue série : nous devons absolument faire en sorte qu'il soit réussi : nous devons tenir le budget et les délais de fabrication ! Je dois alors suivre un stage afin d'apprendre les techniques d'isolation et de montage de cabines : c'est un changement de métier qui ne me dérange pas : *tout le personnel de l'entreprise se retrouse les manches !*



**Paquebot « Souverain des Mers »**

## **Je deviens chef de gâche**

En 1990, on me demande de remplacer un chef d'équipe durant les congés : je suis alors en fonction de chef de gâche sur le « Monge ».

En 1992, les chantiers construisent 5 méthaniers : à cette occasion, je retourne à la mécanisation au laboratoire soudure pour former les soudeurs sur machine Picomax et autres, afin d'assurer la soudure de la coque métallique.

Tantôt formateur, tantôt chef de gâche, ma mission continue : le rôle de chef de gâche me convient : je connais bien le travail à réaliser, avec environ 30 soudeurs, dans une bonne ambiance : tout se passe bien !

Après avoir travaillé sur ce premier méthanier, mon expérience me permet d'expliquer et d'organiser le travail sur le deuxième en qualité de chef de gâche !

Toujours au montage tôlerie, je suis responsable de la mécanisation du soudage à bord.

## **Les épreuves de capacités**

Puis je suis chargé des épreuves des capacités du navire : c'est un travail pénible, les accès sont difficiles, il faut vérifier les entrées d'eau, boucher les trous d'homme et réaliser les épreuves à air et épreuves hydrauliques.

J'ai vu, sur un paquebot, les soutes à combustible se déformer sous l'effet de la pression : il faut alors ajouter des renforts sur les parois de la capacité : c'est intéressant, contrôlé par les sociétés de classification, mais c'est très physique, il faut être en forme, circuler partout, avec cette tâche, je fais beaucoup de kilomètres dans la journée !

A la fin des années 1990, après les épreuves des capacités, je suis affecté au prémontage comme chef de gâche sur les blocs du « Queen Mary » avec une équipe de soudeurs.

*A cette époque, suite à un problème de santé, hernie discale, je suis arrêté durant 4 mois.*

## **Le soudage sur métal Invar**

Je reviens en 2004, sur une série de méthaniers, ce sont des prototypes avec cuves en métal Invar et barrière d'étanchéité en film triplex collé sur les caissons.

*Je suis muté à l'Invar et je demande à être formé sur ce nouveau procédé : je veux savoir faire !*

Je reste 3 ans et demi sur les méthaniers pour m'occuper de la soudure machine appliquée sur les jonctions de tôle Invar.

Je suis en poste sur les 3 méthaniers : il y a des problèmes d'étanchéité des cuves sur le premier, ce qui cause bien des soucis mais après réparation, tout rentre dans l'ordre !





## **A l'atelier des Panneaux Plans**

Au départ des méthaniers, je suis muté aux panneaux plans pendant 18 mois : je m'occupe de la soudure sur la chaîne de fabrication : c'est un travail routinier, je préfère le travail du montage tôlerie à celui de l'atelier !

Durant cette période, je suis agent de maîtrise puis je cesse mon activité, en février 2008.



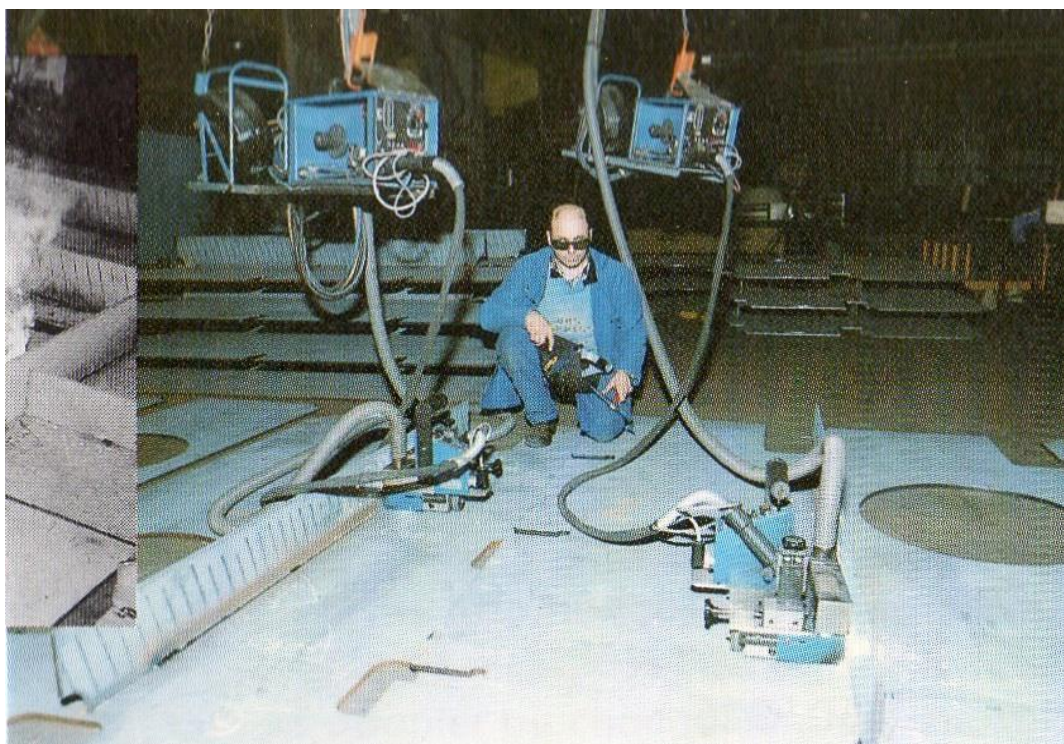
## **Bilan personnel**

J'ai exercé mes compétences dans différentes fonctions et j'ai toujours bien vécu ces expériences nouvelles : j'ai été superviseur avec les sous-traitants,

chef de gâche très longtemps car les postes maîtrise ont été occupés par l'encadrement des chantiers Dubigeon, puis par l'arrivée des BTS, ce qui a freiné mes promotions !

J'ai découvert la gestion informatique sur les travaux : il a fallu apprendre sur le tas : apprentissage difficile !

J'ai vécu de grandes évolutions dans les techniques du soudage notamment avec la mécanisation entre 1974 et 2008.



### **Beaucoup d'évolutions techniques dans le soudage**

De plus, les chantiers m'ont fait voyager, car en 1998, je fais partie d'une équipe de 10 personnes chargées de changer le bâti moteur du paquebot « Souverain des Mers » ..... à Miami !

*Beaucoup d'émotion en revoyant ce navire après 10 années d'exploitation !*

Embarqués à bord, nous démontons un magasin, des cloisons afin de dégager l'environnement d'un moteur alors que le navire poursuit ses croisières de 3 jours au départ de Miami !

Quand tout est démonté, le navire est positionné avec une forte gîte afin de découper une brèche dans le bordé, sortir le bâti moteur défaillant et le remplacer : la manœuvre est impressionnante !! Cette mission dure 3 semaines et nous permet d'admirer le golfe du Mexique, Miami, la Nouvelle Orléans tout en travaillant à bord.

De 1974 à 2008, après 34 années d'activité, je pars à l'âge de 53 ans,  
suite à un plan amiante.  
Je n'ai pas de regrets, et si je devais recommencer, je recommencerais !  
Je suis tout simplement content de cette carrière !!!



**« Souverain des Mers » en croisière ...**

**Mémoire des chantiers**

**Didier VALLEE  
Mars 2014**

**1974/2008**



## **MÉMOIRE DES CHANTIERS**

**Didier VALLEE**  
**Embauche : 1974 / 2008 : Retraite**

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

