

la seyne-sur-mer



SOUVENIRS EN CHANTIERS(1/7)

Les dernières pages de la Navale

CARNET DE ROUTE

Sur cette terre baignée du sang, de la sueur et des larmes du peuple de la Navale poussent aujourd'hui des palmiers, des pins et de la pelouse. Sur la friche Industrielle, plate encore béante au cœur des Seynois, un parc est né. Samedi prochain, des centaines d'invités pourront fouler les allées qui traversent le bois des transparences et se promener dans les jardins semés. Les chantiers auront vécu. Sans doute définitivement.

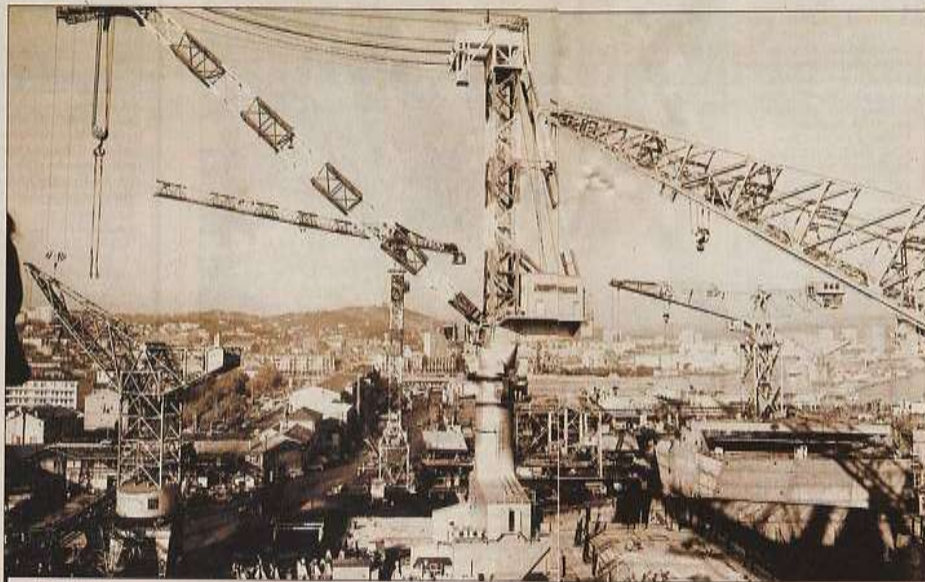
La construction navale à La Seyne est entrée dans son ère moderne en 1856. Var-matin ne pouvait pas ignorer 150 ans d'une histoire encore tellement présente.

Alors toute la rédaction de La Seyne s'est mobilisée pour la faire revivre. Une dernière fois. Dès demain et jusqu'à vendredi nous évoquerons tour à tour, les bateaux, la difficulté du travail, les métiers disparus, les luttes, la fermeture et les vestiges, qui demeureront lorsque le mot fin s'inscrira au bas de la dernière page.

Nous retrouverons des histoires d'hommes, les grandes heures de la construction, le traumatisme de la démolition, quelques projets apocryphes restés dans les cartons.

Mais avant tout, nous vous donnerons la parole. Quelques-uns de vos très nombreuses lettres seront publiés. Merci à tous ceux qui nous ont permis de mener à bien cette entreprise qui ne se veut ni historique ni encyclopédique. Mais plutôt un hommage. Un bout de chemin, ensemble. Ou un cri du cœur pour soigner quelques bleus à l'âme.

PH. C.



BILLET

Les « Chantou », pour toujours

« A La Seyne, la Navale vivra ». Je me souviens encore de cette immense banderole qui barrait toute la rue, ouvrait l'imposant cortège de manifestants. C'était au milieu des années quatre-vingts. Au coude à coude, le cœur partagé entre colère et espoir, ouvriers en gris et ETDA, occupait le pavé. Le ciel s'assombriait au-dessus des « chantou », là-bas les directives euro-

péennes implacables annonçaient la lente agonie, préfigurant la chute finale. 1856-1989. C'est le chantier naval de La Seyne et tout un savoir assassiné. Pas question pour autant que le vénérable défunt ne tombe dans l'oubli.

Sous les palmiers, les chantiers. Que les générations actuelles et futures, soient fières de leurs aînés. Qu'en foulant le parc de loisirs et

de détente, elles sachent que dans ses entrailles, des femmes et des hommes de différentes nationalités, parfois de grands pères en petits fils, ont ri, pleuré, versé leur sang, prodiguant la quintessence de leurs connaissances pour que vive la Navale et que s'importent sur les mers et océans du globe, la compétence et la technologie seynoise. La sirène appelant les matelots au boulot, ne sonne plus depuis de longues an-

nées. Bientôt lui succèdera les voix joyeuses des enfants, jouant et courant parmi les allées ombragées. Autres temps, autres choix. Reste qu'au-delà des plaies encore béantes, des victimes de la fermeture ou de celles de l'amiante, subsiste la mémoire collective. Tourner la page oui, reformer le livre, non.

A quelques jours de l'inauguration du parc et sous le regard du pont levant et de la porte principale ré-

novée, seuls vestiges de cette grandeurs passées. Var-matin ne pouvait occulter cette page industrielle toujours aussi vivace. « A La Seyne, la Navale ne vit plus ». Demeurent les témoignages et un savoir faire qui en plusieurs chapitres et plusieurs jours vous sont déclinés. Notre façon à nous d'apporter notre petite contribution à la grande Histoire de la ville.

CHRISTIAN PICHARD

UNE SEMAINE D'HOMMAGE



L'édition de demain, 2^e janvier, sera consacrée à une évocation des 1444 bateaux construits à La Seyne. Ici, le Kalrouan.



Lundi 2 janvier, nous évoquerons la vie difficile des ouvriers entre 1905 et 1914. Les conditions de travail ne changeront guère au fil des années...



Avec la fin des chantiers, ce sont des dizaines de métiers qui disparaissent. Nous leur redonnerons vie, le mardi 3 janvier.



Mercredi 4 janvier sera consacré aux grandes luttes qui ont animé la vie sociale des chantiers.



Le traumatisme de la fermeture et la blessure de la démolition. Les chantiers s'effondrent. Jeudi 5 janvier.



Vendredi 6 janvier, à la veille de l'inauguration du parc, nous recenserons ce qui survivra de ce glorieux passé (ici la clinique).

Rebonds d'une histoire mouvementée

Dans la dizaine de chantiers forains établis aux Eglapleuses et sur la Place de la Lune au début du XIX^e siècle, les chantiers Mathieu et Lombard se distinguent. La majeure partie des navires est alors construite en bois. Il faut attendre 1818 et l'association des chantiers Lombard avec les ingénieurs anglais Church, Barnes et Evans pour assister à la réalisation du premier vapeur seynois, le Triton, destiné à la ligne Le Havre/Honfleur. **Vingt ans après ce premier succès**, Lombard fils décide de développer la construction métallique. À côté de l'activité de menuiserie toujours importante, apparaissent les métiers de tôliers, chaudronniers, riveteurs; les chaudières et les moteurs sont toujours fabriqués ailleurs. En 1846, Lombard fils confie à l'industriel anglais, Philip Taylor, la charge de la partie chaudronnerie, ajustage et forges. L'entreprise, qui compte

à cette époque quelque 1300 ouvriers, décide de numérotiser ses constructions conformément à la tradition anglaise. La ville de la Seyne assiste donc au lancement du n° 1; LANGUEDOC en 1846. Dans les années 1850, la Compagnie des Forges et des Chantiers de la Méditerranée (CFCM) est créée. En 2 ans, 14 navires y sont construits. L'entreprise passe sous la direction de l'emballeur Armand Béhic et devient la Société Nouvelle Forges et Chantiers de la Méditerranée.

- 1856 : Napoléon III accorde à cette nouvelle entreprise un capital de 4 millions de francs or.
- Philip Taylor qui a assisté au lancement de 65 bâtiments en 10 ans met un terme à sa carrière à l'âge de 80 ans.
- 1859 : La première frégate cuirassée à hélice et à vapeur, « La Bloire », conçue par Dupuy Lomé, est réalisée par la FCM

avec l'aide de l'arsenal et des ateliers marseillais.

- De 1860 à 1891 : Noël Verlayue et Armand Béhic œuvre beaucoup pour porter la notoriété des chantiers à l'échelle mondiale. Grâce à son équipe d'ingénieurs efficace, la FCM devient jusqu'en 1914 le plus important fournisseur mondial de navires militaires. Durant cette période, de nombreux cargos et paquebots seront également construits par les 4000 ouvriers de la FCM.
- De 1920 à 1929 : Période creuse. Seuls les fidèles armateurs marseillais continuent de passer leurs commandes à La Seyne.
- De 1930 à 1940 : Suite à la loi de programmation militaire Georges Eygues, la situation s'améliore avec les commandes de plusieurs contre-torpilleurs en plus des paquebots marseillais.



Aux grandes heures de la compagnie des forges et des chantiers de la Méditerranée.

- 17 août 1944 : Avant d'évacuer la Seyne, les Allemands détruisent les Chantiers. Leur reconstruction durera 3 ans.
- 1959 : Les chantiers de la Seyne, de Dunkerque et de Seine Maritime trouvent un moyen de transporter le méthane à l'état gazeux par -162°. Ce progrès permet d'envisager la construction de méthani-

- De 1955 à 1960 : La loi Defferre et des subventions permettent la réalisation de cargos pour la Norvège et l'Angleterre.

- La reconstruction de la flotte militaires occasionne de nombreuses commandes.
- 1962 : La construction du paquebot norvégien Le Sagafjord précipite la fin des chantiers. La gestion du budget de l'entreprise laisse à désirer.
- 31 janvier 1966 : La FCM est en cessation de paiement. Mobilisation générale pour la :
- défense de la navale ;
- Mai 1966 : La FCM devient la CNIM (Constructions Navales et Industrielles de la Méditerranée) et passe sous la houlette de Marcel Berre qui ne peut empêcher 300 licenciements.
- De 1967 à 1969 : La production se diversifie. Escaliers, turbines, chaudières, usines d'incinération et grosse chaudronnerie doivent à terme se substituer à la construction navale.
- 1973 : Commande de 2 méthaniers par l'Algérie. Les parties avant et arrière de ces bateaux, aux dimensions trop importantes, seront réalisées séparément puis assemblées à flôt.
- 1978 : L'Europe abandonne devant la concurrence asia-



A la fin des années 70, plus de 5300 ouvriers travaillaient pour la CNIM.

tique. À cette époque on dénombre 5376 ouvriers. Le plan d'Avignon fixe la réduction des effectifs et de la capacité de construction navale. On assiste aux fermetures de nombreux chantiers européens.

- De 1979 à 1982 : Tentative de reconversion des CNIM vers l'offshore.
- 1980 : Les chantiers ne comptent plus que 4700 employés. Décès de Marcel Berre.
- 22 décembre 1982 : Le plan Le Penrec regroupe les chantiers français. Dunkerque, La Ciotat et La Seyne sont réunis au sein de la Normed.

- 1986 : La Normed qui a reçu 13 milliards de subventions en 3 ans ne bénéficie plus du soutien de l'État.
- 1987 : Réduction des effectifs de la Normed.
- 30 octobre 1987 : Lancement de la 1444 et ultime construction.
- 28 février 1989 : Fermeture définitive.
- 1990 : Reconversion du personnel.
- 1992 : Le programme RE-NAVAL entreprend la destruction et la dépollution du site.
- 7 janvier 2006 : Inauguration du parc paysager.

L'ensemble de la réduction seynoise de Var-matin a participé à ces pages : Caroline Martinat, Anne Tézier, Philippe Biondi, Philippe Courtois, Michel Pasquin, Christian Pichard, Philippe Zanart.

Merci à celles et ceux qui ont contribué par leur témoignage, photos, travaux, documents d'époque, etc. à l'enrichir, et spécialement à Serge Razzanti et Julien Talani.

Illustrations Var-matin (Sophie Donsey, Rina Usan, Domiatque Leviche, Laurent Martinat), Michel Breil et collections privées.



Le pont levant, un des derniers vestiges.



SOUVENIR EN CHANTIERS (2/7)

La Navale à la hune

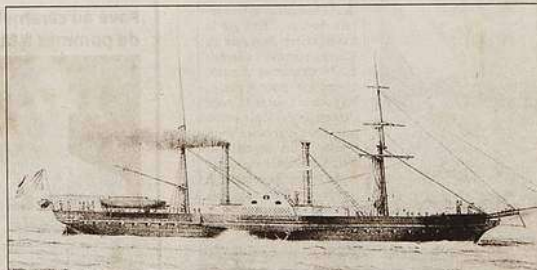
Carnet de route

Nous poursuivons la publication de notre série consacrée aux Dernières pages de la Navale. Aujourd'hui, nous évoquons quelques-uns des 1444 bateaux construits entre 1846 et 1989 à La Seyne. Chaque jour, jusqu'à vendredi nous publierons « Vos témoignages » sélectionnés en fonction du thème du jour. Si vous souhaitez réagir contactez-nous sur laseyne.loc@nicemat.fr.

Demain

Le quotidien des ouvriers au début du XXe siècle.

1847, Languedoc, numéro 1

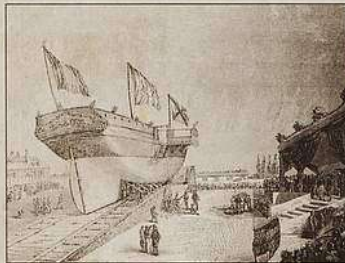


A partir de 1846, reprenant une tradition anglaise, chaque construction porte un numéro.

Le n° 1, *Languedoc*, est suivi de la mise à l'eau, le 20 juin 1846, du numéro 2 *Ville de Marseille* pour

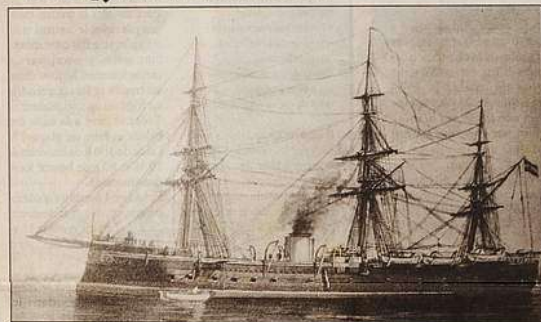
André et Abeille et Compagnie. Sa longueur est de 53 m et sa largeur de 17,60 m.

1857, Quirinal, n° 77



Le *Quirinal* a été lancé le 26 avril 1857. Il est commandé par la Messagerie impériale. Longueur 64,90 m. Largeur 8,26 m. Jauge 859 tonneaux.

1864, Numancia

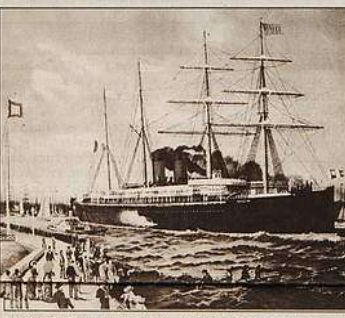


Frégate cuirassée à batterie pour l'Espagne. L'un des bâtiments cuirassés les plus puissants au monde à cette époque. Sa longueur est de 96 mètres et sa largeur de 17,50 mètres. Sa puissance de 3 700 ch et sa jauge de 7 420 tonneaux. Construite pour la marine espagnole, elle est équipée de 40 canons.

1886, Bourgogne, n° 838

FIN 1884, la *Transat* commandée *La Bourgogne* et *La Gascogne* pour un prix forfaitaire finalement accepté par La Seyne de 7 500 000 francs. Mis à l'eau le 8 octobre 1885 et le 5 janvier 1886 les deux navires ont 156 m de long, 15,96 de large, jauge brute de 7 630 tx, propulsion par machines à double expansion (8 000 chevaux), 6 cylindres, vitesse de 17,5 nœuds et 1 020 passagers. Ils seront alors les plus modernes et les plus luxueux paquebots sur la ligne Atlantique. Mais *La Bourgogne* connaîtra une fin tragique.

Le navire de la *Transat* s'est perdu dans un abordage avec le voilier anglais *Cromartyshire* dans le brouillard le 4 juillet 1898 au large d'Halifax (Canada). Couchée sur



le flanc, *La Bourgogne* ne peut mettre qu'une partie des canots à la mer. Les 502 passagers et les membres d'équipage savent qu'ils ne pourront pas tous monter à

bord des canots. Le commandant Dejoncle et tous les officiers périront. Le naufrage a coûté la vie à 447 passagers et aux 118 membres d'équipage.

1950, Kairouan, n° 1247

LE PAQUEBOT *Kairouan* est par son histoire et par ses avancées techniques l'une des constructions qui a marqué la saga des FCM. La fidèle compagnie de navigation Mixte avait dans ses cartons le projet d'un paquebot capable de naviguer à 30 nœuds sur l'Afrique du Nord. Projet non rentable mais techniquement très en avance sur son temps. L'étude du *Kairouan* va s'inspirer de ce projet. Considérant que 21 nœuds sont indispensables pour réaliser deux traversées par semaine sur Alger et Tunis, la Mixte va opter pour une propulsion composée de turboalternateurs et de moteurs électriques d'une puissance totale de 28 000 chevaux, mode de propulsion que connaissent bien les FCM pour l'avoir réalisé les premiers en France en 1922. Les formes de coques sont confiées au bureau d'études Mayer de Breme ce



qui donnera un navire de 143 m sur 18 de large, d'un déplacement de 8 300 tonnes qui soutiendra en service 24 nœuds. Les aménagements de 1 375 passagers sont particulièrement soignés, isolés et climatisés en première classe.

Dès la mise sur cale en juin 40, la construction connaît bien des difficultés d'approvisionnement, malgré tout la coque qui pèse 3 500 tonnes est mise à l'eau le 17 janvier 1942. Le navire est terminé à 80 % quand la zone libre est envahie le 27 novembre 1942, inter-

rompant tous travaux à bord. À la demande des Allemands qui contrôlent le chantier, *Le Kairouan* est amarré à un coffre en mars 1943. Au cours d'un violent coup de mistral, il casse des amarres et s'échoue à Balaguer. Nouveau coup de vent et *Le Kairouan* dérive jusqu'à la passe. Il est bloqué par les files anti-sous-marins. Il ira jusqu'à Gènes avant d'être ramené au quai des Turbines. Le 17 août 1944, les Allemands le coulent par 30 m de fond avec *Le Virgilio*. Mais à la Libération, il est renfloué. Les chantiers de La Seyne débordés de travail ne peuvent pas le finir. Il est conduit à La Ciotat. Il est livré en juin 1950. En dépit de sa conception qui date de dix ans, *Le Kairouan* fait sensation par son modernisme lorsqu'il entre au port de Marseille. Il sera vendu pour démolition en 1973.

1965, Sagafford, n° 1366



LE SAGAFFORD marque le retour des paquebots sur les cales seynaises: magnifique réalisation technique, ce paquebot ne comporte qu'une seule classe qui permet aux 820 passagers de bénéficier d'aménagements luxueux. Mais sa construction va précipiter les FCM vers la cessation de paiement. La propulsion est assurée par moteurs Diesel télécommandés à partir d'une salle insonorisée. Les superstructures sont alu-

minium ce qui nécessite la formation de soudeurs alu. Le navire est mis à l'eau le 13 juin 1963 avec 4 mois de retard sur le programme. De nombreux Seynois assistent au lancement technique de cette coque de 7 200 tonnes. Le baptême à lieu le 18 septembre 1965. Payé 60 % de son prix de revient le bilan 1965 se solde par un déficit de 36 millions de francs pour les FCM. Le bateau navigue encore aujourd'hui sous le nom de *Saga. ross*.

1982, Fairisky, n° 1436

DERNIER lancement sous les couleurs des CNIM, le paquebot *Fairisky* construit pour Sitmar est lancé sans cérémonie le 6 novembre 1982 à 7 heures. C'est un paquebot

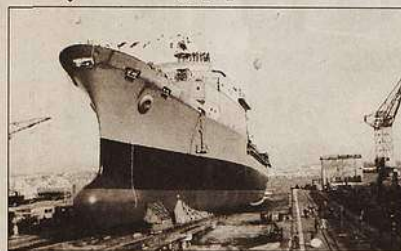
de 240 mètres de long sur 27,80 mètres de large pouvant accueillir 1 776 passagers pour des croisières dans la mer des Caraïbes. La rumeur dit que le groupe Sitmar Cruises a l'intention de commander deux navires semblables, mais pas avant 1985.

La propulsion est assurée par quatre turbines CNIM (Général Electric) d'une puissance totale de 29 500 chevaux et une vitesse de 22 nœuds. Le navire est prêt pour la livraison. Mais il sera retenu par les ouvriers inquiets pour l'avenir de décembre 1982 au 12 avril 1983 jusqu'à ce que l'armateur ait signé pour la Normed une commande d'un navire de transport de gaz (construction 1443). *Le Fairisky* sera vendu en 1988 à Princess Cruises et rebaptisé *Sky Princess*.



1989, Somme, n° 1444

LE DERNIER bateau. *La Somme* est un pétrolier ravitailleur d'escadre, commandé par l'État pour la Marine sans financement. Mis à l'eau le samedi 3 octobre 1987 à 9 heures en présence de nombreux Seynois et enfants des écoles. Au cours de l'armement, le pétrolier a été récupéré le mardi 27 décembre 1988 par la Marine pour être radoubé au Bassin Vauban. Pour la première fois depuis 170 ans, les quais de La Seyne sont vides.



L'ensemble de la rédaction seynoise de *Var-matin* a participé à ces pages: Caroline Martinat, Anne Tézier, Philippe Biondi, Philippe Courtois, Michel Pasquini, Christian Pichard, Philippe Zamari. Merci à celles et ceux qui ont contribué par leur témoignage, photos, travaux, documents d'époque, etc. à les enrichir et spécialement à Serge Razzani et Julien Talant. Illustrations *Var-matin* (Sophie Donay, Rina Ozan, Dominique Leriche, Laurent Martinat), Michel Breil et collections privées

VOS TÉMOIGNAGES

« Toute la ville rassemblée »

« (...) Le lancement d'un bateau était un événement! Toute la ville se rassemblait, autorisée à franchir l'enceinte protégée, et regardait glisser le monstre d'acier vers la mer, au rythme harmonieux des coups de masses. Quand la bouteille de champagne s'écrasait contre la coque, chacun savait qu'il était baptisé... J'ai eu la chance d'aller offrir des fleurs

à la marraine de l'*Oriental Leader* » et de « l'*Oriental Chevalier* ». Quelle fierté! Majestueux et souverains, je les ai, tant d'années plus tard devant les yeux. (...) Rien ne semblait pouvoir perturber nos vies bien réglées. Et pourtant... (...) Le déclin d'un monstre tel que les chantiers est une épreuve! »

Martine Marchetti
La Seyne

Octobre 1950: Le Lyautey

« Pour le lancement de ce navire, je suis aux premières loges: c'est ma première année d'apprentissage. En outre autres personnalités, le roi du Maroc assiste à l'événement. Au cours de la matinée, plusieurs opérations se succèdent. Tout d'abord, nous assistons à « battage des languettes ». Sous la coupe d'un contre-maître qui cadence l'opération à l'aide d'un sifflet, plusieurs équipes martèlent les « coins » afin de plaquer « le berceau » contre la coque.

L'opération qui requiert le plus de dextérité est l'enlèvement des dernières « éponilles ». Enfin, la marraine tranche le cordon qui lie encore le bateau au quai, de sa hachette de cérémonie: le bateau est libre. Après une brève hésitation, il glisse lentement vers son élément: la mer. L'émotion est à son comble. L'assistance sort de son apathie pour entonner « La Marseillaise » et acclamer le succès de la mise à l'eau. » Jacques Simoes, La Seyne.

La conception du Sagafford

« J'étais muni d'une licence de mathématiques. Aussi l'on me confia dès mon arrivée les calculs des superstructures d'un paquebot norvégien: *Le Sagafford*. Les superstructures étaient entièrement en aluminium. La principale difficulté provenait de la nécessité d'une parfaite isolation à la liaison entre la coque en acier et la partie en alumi-

nium afin d'éviter de graves problèmes de corrosion. Qui plus est la conception des superstructures n'était pas simple et en particulier le plafond en voûte d'une immense salle à manger me donna quelques soucis. Je réussis à en venir à bout avec l'assistance d'un ordinateur pour lequel ces calculs furent » Jean Gérin, La Seyne.

La « jumboïisation » du Larbi Ben M'hidi: une première mondiale



Le méthanier *Larbi Ben M'hidi* (N° 1414): L. de 266,20 m; L. de 41,60 m; vitesse aux essais de 19,4 nœuds et capacité de 130 000 m³. Construit entre 1974 et 1976.

« Si je prends la plume aujourd'hui, c'est aussi pour rendre hommage à la direction et à tous les employés de cette période. En ce temps-là l'avenir est morose car nous sommes limités par la taille des constructions et c'est grâce à la volonté et au dynamisme de notre direction que nous franchissons un cap décisif. Elle obtient en effet la commande de 2 méthaniers auprès de l'Algérie. C'est un pari audacieux car nous n'avons pas assez de place, à cette époque pour construire ce type d'embarcation d'un seul bloc. Nous aurons donc recouru à la jumboïisation et ce sera une première mondiale! Ce processus de jumboïisation consiste en la réalisation séparée des tronçons avant et arrière d'un navire avec assemblage à flot de ces deux éléments. Pour

mener à bien et dans les délais ces deux commandes, nous avons besoin d'un nouveau bassin de construction. Il nous est livré par tranches de quinze mètres. Après séchage du béton nous y entreposons les parties du navire en construction. De cette façon, les travaux de génie civil et la construction du premier méthanier furent simultanément. Le deuxième bateau sera jumboïé à flot. Après avoir construit les parties avant et arrière du bateau, nous les approchons l'une de l'autre dans un bassin. Nous soudons les deux tronçons, « les pieds au sec », depuis un tunnel immergé muni d'une pompe que le bureau d'études outillage a conçu. »

Michel Paoletti
Contremaître chef.
Entré en 1955, La Seyne

« À fleur de peau »

« J'ai assisté en tant qu'ingénieur aux lancements d'une demi-douzaine d'unités importantes (françaises mais aussi russes, finlandaises...). Soit une trentaine de manips de monstres dont les dimensions exigeaient des prodiges de prudence pour cause d'exiguïté et encombrement du plan d'eau au quai d'armement. (...)

Je garde encore à fleur de peau des émotions ressenties du haut de ces passerelles inertes et au joyeux tumulte du « tep » de lancement et sous mes pieds glisser, imper-

ceptiblement... puis plus vite jusqu'à rencontrer l'élément liquide... creusant en la refoulant la vague que saines et bosses cassantes freineront jusqu'à être maîtrisés par les remorqueurs cette coque massive que « couettes » je ramènerai au quai pour recevoir les aménagements de ses œuvres vives et équipements les plus modernes qui en feront une unité moderne et rentable exportant l'empreinte seynoise sur les plus lointaines mers. »

Alex Henry, Toulon



SOUVENIRS EN CHANTIERS (3/7)

1904-1914 : le quotidien au fil des notes de services

Carnet de route

C'est au fil de la plume du directeur des chantiers de l'époque que nous vivons aujourd'hui, le quotidien des ouvriers et de la maîtrise. Nous avons retrouvé les notes et circulaires de 1904 à 1914. Certains jours, l'encre de M. Rimbaud avait un goût amer. Parfois, le ton était plus paternaliste. L'écriture est élégante. Le papier est jauni. Mais les mots ont parfois des couleurs très contemporaines.

Demain Les métiers disparus

Jours fériés

Décembre 1907. Le directeur des chantiers Rimbaud communique : « MM les chefs de sections, chefs contremaître et contremaîtres sont priés de veiller à ce que le chômage des ouvriers qui ne travaillent pas toute la semaine ne soit pas augmenté par les fêtes de Noël et du 1^{er} janvier ».

Les effectifs

Avril 1907. « Je vous prie d'envoyer chaque jour à M. Blanc, sous chef de section, avant 4 heures, la liste du personnel employé aux travaux du Makaroff. Le personnel, sauf les jours d'essai en mer, ne devra dépasser les chiffres suivants : vingt-cinq ajusteurs, six serruriers, seize électriciens, quatre chaudronniers sur cuivre, quatre perceurs sur fer, un poinçonneur et un charbonnier et huit riveurs, deux forgerons, trois frappeurs, deux menuisiers, quatre charpentiers ou perceurs à bois, trente manoeuvres, douze peintres et huit gréens ».

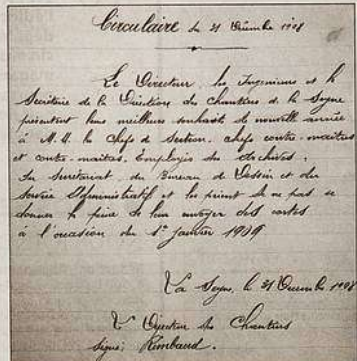
...Puis vint la CGT et ses 2500 syndiqués

MEUNISIER et secrétaire du syndicat CGT des ouvriers, aux côtés de l'incontournable Raymond Dimo, Henri Tite-Grès est entré aux chantiers en 1964, à l'âge de 17 ans. Toute une vie professionnelle passée au service des travailleurs laisse des traces indélébiles. Voici comme il l'a vécue. « Franchi à 17 ans, l'enceinte de cette entreprise déclenche des sentiments très forts, car on se retrouve comme dans une forteresse, avec comme paysage des blocs de fer, des bateaux gigantesques, un nombre très important d'ouvriers, un milieu de grèves énormes et d'ateliers grandioses. À cet âge-là, cela est impressionnant ! Pourtant, les premiers contacts humains permettent de voir déjà dans les regards, un accueil, une sympathie immédiate. Je me suis vite rendu compte que j'étais entré dans une nouvelle famille, avec des Hommes qui savaient que la solidarité, la fraternité, la camaraderie avaient une valeur morale sûre. C'était confortant d'être immédiatement adopté et protégé par ces anciens. Ce qui a été très intéressant dans ma vie de salarié, d'homme et ensuite de militant, est que cela m'a donné les valeurs sûres que je conserve toujours aujourd'hui, de l'amitié, de l'amour aux autres, mais aussi cet esprit que l'issue ne m'intéresse pas, mais le combat, car certaines défaites sont plus importantes que des victoires ! »

Les horaires

EXTRAITS de circulaires et notes signées du directeur des chantiers Rimbaud, en juin 1907...

« J'ai remarqué depuis quelque temps que messieurs les ouvriers ne prennent le travail que 10 ou 15 minutes après le sifflet d'entrée »



Les circulaires et autres notes signées par le directeur de l'époque sont un témoignage à la fois précieux et vivant des conditions de travail de l'époque. Si certaines semblent désuètes d'autres pourraient être signées... en 2006. Sur ce-là, le directeur présente ses vœux de bonne année 1909.

Les salaires

Mai 1907. « J'informe MM. les ingénieurs, chefs de sections, chefs contremaître et contremaître ainsi que le personnel administratif que sur ma proposition ont été nommés : le chef ouvrier serrurier Feuillet Jules Marius, contremaître serrurier de 3e classe aux appointements de 2400 francs par an. L'ouvrier chaudronnier sur fer Veronis Sauveur contremaître chaudronnier sur fer de 3e classe aux appointements de 2400 francs par an ».

Octobre 1907. « J'informe la maîtrise qu'il comptait du 1^{er} novembre l'ouvrier ajusteur A22, M. Stinguilla remplira jusqu'à nouvel ordre les fonctions de chef ouvrier à l'atelier des turbines. Pendant la durée de ses fonctions, il recevra un supplément de taxe d'un franc par jour sans que la journée ainsi augmentée puisse dépasser huit francs ».

Novembre 1907. « Je prie les chefs d'atelier d'informer les ouvriers qui se font payer samedi matin, pour des raisons de convenance personnelle qu'il leur sera fait une retenue de 110 francs de journée en compensation du temps qu'ils perdent pour venir ainsi passer à la caisse. Il est entendu que ceux qui seront payés le matin pour des raisons de service ne subiront pas cette retenue ».

et le quittent un quart d'heure avant celui de la sortie, particulièrement le samedi soir. Il en résulte que les travaux ne sont pas exécutés avec la rapidité convenable et que les prix de revient s'élèvent dans de proportions incompatibles avec la nécessité de maintenir la concurrence. Il appartient à messieurs les chefs de section, les chefs contremaîtres et contremaîtres de réprimer les abus avec la plus grande énergie et de signaler à la direction les ouvriers de toute profession qui se mettent dans le cas d'être puni (...).

Juillet 1907. « Malgré les observations que j'ai adressées à diverses reprises je remarque que messieurs les chefs de section, chefs contremaître et contremaître n'arrivent fréquemment au chantier qu'après la prise de travail. Je leur rappelle qu'ils doivent être présents sur les travaux en même temps que les ouvriers c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas arriver après eux et ne pas partir avant eux. L'avisement que je donne par la présente circulaire sera le dernier (...).

Novembre 1908.

« J'ai le regret de constater que malgré les avertissements donnés, les ouvriers ne prennent pas le travail aux heures réglementaires et le quittent avant le sifflet indiquant la cessation. J'invoite la maîtrise d'une manière spéciale à proposer des punitions pour tout ouvrier qui ne se conformerait pas au règlement sur les heures de travail. Je rappelle qu'il est formellement interdit de quitter le travail pour déjeuner pendant la demi-journée du matin ».

Décembre 1908.

Malgré les avertissements fréquents, j'ai le très vif regret de constater que la maîtrise ne se préoccupe en général nullement de surveiller les ouvriers placés sous leurs ordres et de les empêcher de quitter le travail avant l'heure. Puisque les observations sont inutiles, je n'en ferai plus et c'est désormais par des punitions et au besoin par des renvois que je rappellerai la maîtrise à l'accomplissement de ses devoirs ».

Lancement d'un bateau



Le lancement d'une construction, ici un voilier en 1905, était l'objet d'un cérémonial aux règles précises.

« La mise à l'eau du Mont Peloux aura lieu jeudi 25 avril 1907 vers 10h45 du matin. La bénédiction aura lieu à 10h30. Aussitôt après commencent les opérations de lancement. Le mercredi 24 avril, après-midi les rousters seront mouillées sous la direction du contre-maître Gieus. Jeudi à 8 heures du matin, les ouvriers du chef contremaître Paul monteront sur la cale pour frapper les languettes, un homme sera désigné de chaque bord pour marquer la cadence. Aussitôt ce travail effectué, les ouvriers s'élèveront en dedans du bateau et démoliront les très menottes qui soutiennent le navire. L'accorage du navire est divisé en trois sections de chaque bord. Les contremaîtres désignés ayant chacun sous leurs ordres vingt hommes choisis d'après les instructions qui leur sont données seront chargés de faire évoluer les accores numérotés ou non. (...) Aussitôt après la bénédiction on retirera la passerelle d'accès au navire et les arcs-boutants seront enlevés. Une fois ces opérations terminées et le signal donné par la tablette zéro on enlèvera les épontilles marquées zéro. (...) Toutes ces opérations se feront avec ordre et silence. (...) »

Les cadences

Août 1907. « Les travaux qui vont être entrepris sur la Justice devront être terminés le 3 septembre terme de rigueur. Ce résultat devra être obtenu sans travailler les dimanches ou jours de fête. On pourra seulement après autorisation prolonger la journée d'une heure ou deux le soir. »

Novembre 1907. « Les travaux de l'Omie devront être terminés le 15 décembre prochain au plus tard. Ce résultat ne doit pas conduire à augmenter le personnel employé à bord. Au contraire, il doit être diminué à

brif délai dans les professions de chaudronniers sur fer, forgerons et frappeurs, charpentiers et call-fats ».

Avril 1907. « J'informe MM les chefs de section, chef contre maître et contre maître qu'à compter d'aujourd'hui 13 avril 1907, tous les travaux en dehors des heures réglementaires sont supprimés sauf en ce qui concerne le fourneau à cintrer les cornières. »

Janvier 1908. « A compter du dimanche soir 19 janvier, on travaillera par

Obsèques

Décembre 1907. « Une délégation comprenant 4 employés des archives ou du secrétariat, 8 employés du service administratif, 10 chefs de deux maîtres ou contre maîtres, dix dessinateurs assistera aujourd'hui à 15h30 aux obsèques de M. Robel, contre maître chaudronnier sur fer. Une délégation de 200 ouvriers désignés par le chef de section assistera à cette cérémonie ».

La flexibilité

Mars 1907. Je rappelle à messieurs les chefs de section, chefs contre-maîtres et contremaîtres mes circulaires du 19 avril et 26 juillet 1905 les priants de remettre chaque vendredi avant midi au bureau du secrétariat un état indiquant le nombre d'ouvriers qu'ils comptent avoir à embaucher ou à renvoyer la semaine suivante.

Mars 1907. « L'Amiral Makaroff devant aller au bassin dans quinze jours ou trois semaines, il importe d'activer les travaux afin que le personnel soit considérablement réduit à cette époque. Je prie la maîtrise de faire le nécessaire à cet égard ».

Avancement

Mars 1907. « Je prie la maîtrise de faire parvenir au secrétariat avant le 28 mars, les propositions d'avancement pour le 2^{tr} trimestre 1907. Les propositions porteront pour chaque ouvrier proposé l'âge, la nationalité, le temps de services, la situation de famille, la date du dernier avancement. Aucun ouvrier ayant trois jours d'absence illégale dans le trimestre ne pourra être proposé ».

Gaspillage

Avril 1907. « Nos états de fin de mois (avril 1907) font ressortir des dépenses trop fortes pour les boulons de montage. Pour le Mont peloux ils représentent la valeur de 10000 boulons alors qu'il n'y a pas 500000 rivets sur le bateau. Je recommande aux chefs contremaîtres et contremaîtres en particulier ceux de la tôlerie et du rivetage de veiller à cette économie. »

Août 1907. « J'appelle l'attention de la maîtrise sur l'état de désordre dans lequel est actuellement le chantier. Les bols de cale sont épars de tous côtés, les boulons de montage et rivets inutilisés ne sont pas ramassés, l'outillage volant non utilisé n'est pas rendu au magasin. Il résulte de cet état de choses des frais très onéreux pour notre société ».

VOS TÉMOIGNAGES

Accident de travail

M. Tosello était mon arrière grand père maternel. Il est décédé aux chantiers. Voici un extrait d'un article paru le 8 avril 1897, dans le Petit Var. « M. Tosello, ouvrier riveur, âgé de 59 ans, l'infortunée victime de l'accident dont nous relations les pénibles détails dans notre numéro de dimanche 4 avril 1897, n'a pu survivre à ses blessures. Il est mort, chez lui, entouré des soins de sa famille, lundi soir vers 5 heures. Les obsèques de cette victime du travail ont eu lieu hier après-midi. Elles ont été évaluées à moins de 3500 le nombre des personnes qui composaient le cortège (...). Le cercueil était porté par les camarades du défunt. Tous peints, tenus par des délégués d'associations et des syndicats et douze couronnes le précédaient. Le deuil était conduit par les fils de Tosello que la douleur étreignait. Dans le cortège, on remarquait M. Bernard, maire de la Seyne, M. Ferandin, adjoint, divers conseillers municipaux, M. Lagane, directeur des ateliers de la Seyne. Fournier, Rimbaud,

Serres, ingénieurs. Renoux, chef du secrétariat de la direction, Valacca, agent administratif, des chefs de bureau, des employés, etc. (...) Quant aux circonstances de l'accident : M. Tosello était occupé à river sur le pont du cuirassier Châteaurenault, la partie inclinée de bâbord. En se penchant, il a glissé (...). Il est allé tomber sur un échafaudage. Le dit échafaudage n'était pas établi dans les conditions élémentaires (...). L'ouvrier n'a pu tenir l'équilibre et est tombé en dehors d'une hauteur de 12 à 15 mètres. Si l'on avait fait mettre, comme le porte le règlement, quatre planches au lieu de trois aux échelons de revêtement et un garde corps, nous n'aurions pas aujourd'hui à déplorer la perte d'un de nos camarades les plus estimés. Je dois ajouter que, par un jugement en date du 3 janvier 1898, la direction des chantiers a été tenue pour responsable de cet accident et condamnée à payer, à mon arrière grand-père, Catherine Tosello, la somme de huit mille francs.

Bernard DUCHER

La sirène

Nous attirant vers l'entrée à la pendule, une fois, deux fois, trois fois. Les mouettes entre les rails des titans, les navires sur cales, le bruit, partout le bruit des masses des façonneurs redressant les murailles, celui des chantreurs, le bruit partout le bruit des hommes au travail torturant l'acier, le plant à leur volonté. Dans la promiscuité du vestiaire, les galéjades des copains, mais aussi et surtout leurs coups familiaux bien souvent écusés par des oreilles attentives. Bien sûr tout n'était pas parfait dans nos rapports professionnels. Des engueulades et des frictions émailaient nos journées dans l'atelier. Mais je dois dire que la plupart du temps, la convivialité, la solidarité, dominait

notre vie quotidienne. « La maîtrise », « les traceurs », « les tôliers », s'affairaient pour exécuter dans les temps, des conduits de ventilations ensuite assemblés à bord des navires en armement. Quelle fierté de participer avec d'autres corporations à la construction de ces monstres d'acier qui sillonnent aujourd'hui encore, les mers et océans du globe ! Alors, les pages qu'il nous faut tourner aujourd'hui, comprennent qu'ils laissent un goût amer aux lèvres. Par la diversité des femmes et des hommes qui les composaient, les chantiers navals étaient une formidable école de la vie... Hélas cela aussi a disparu.

Francis Lyon

La cloche a sonné

Oui, j'ai des souvenirs, mais des souvenirs d'été car je n'ai jamais travaillé aux chantiers : les parents des amis de mon groupe de rock travaillaient, la sirène rythmait les journées avec la cloche du collage Curie ou la sonnerie du lycée Bausser, le flot de travailleurs dé-

versé midi et soir sur le port et la foule sur le marché le dimanche matin, la foule qui, en descendant vous empaçait de remonter, vous bouclait... (...) Les chantiers, c'était la force économique de la ville. Jean Luc Matteoli Semur en Auxois

Le sifflet

On ne peut parler des chantiers sans évoquer le « sifflet » qui rythmait, à l'époque, le travail. Trois coups pour l'embauchée, un coup pour la sortie. Bien avant la première sonnerie du matin, beaucoup de commerces sont ouverts et attendent le chaland. Avant la deuxième sonnerie, on récupère son marron (plaque métallique avec son numéro de matricule NDLR). À ce signal, on doit être sur le lieu de travail car à la deuxième sonnerie, les portes sont fermées. Troisième sonnerie : C'est parti, l'orchestre des riveurs,

des tôliers se fait entendre. Le ballet des grues occupe les rives, les machines ont ronronné. La vague des rentrants disparaît, la ville retrouve son calme en attendant l'heure de la sortie. (...) Un jour que mon père, retraité, sonnole après le repas, il se réveille en sursaut au premier sifflet de 13h15. Il se lève, prend sa casquette et sort d'un pas rapide pour aller jouer aux boules ; il a fallu être en retard. Preuve qu'à cette époque le sifflet rythmait la vie des seymois. Jacques Simoes, La Seyne

Mais aussi... au pas de danse

Mes chantiers à moi c'était la danse... J'ai été choisie comme professeur de danse classique par le comité d'entreprise en 1966. Notre salle de danse était admirablement équipée de miroirs, barres et plancher et jouait l'école de judo. Mes cours débutaient à 17 heures, après que la sirène des chantiers annonçant la fin de la journée ait retenti. Des milliers de gens envahissaient alors les rues et les quartiers

comme une vague déferlante. À l'approche du spectacle de fin d'année, le local se transformait en ruche bourdonnante. (...) Le gala avait lieu au théâtre de Toulon vers la fin du mois de juin. À cette occasion, toutes les dames étaient en robe longue et les messieurs en costume et cravate. (...) Que de souvenirs ! Que La Seyne était vivante à cette époque ! Quelle joie dans la ville et dans tous les quartiers ! Liliane Lamarque

La rédaction seymoise de Var-matin a participé à ces pages : Caroline Martinat, Anne Tésier, Philippe Biondi, Philipp Courtois, Michel Pasquini, Christian Pichard, Philippe Zamari. Illustrations Var-matin (Sophie Donsee), Rina Uzan, Dominique Leriche, Laurent Martinat, Michel Brel et collections privées.

Merci à celles et ceux qui ont contribué par leur témoignage, photos, travaux à les enrichir.



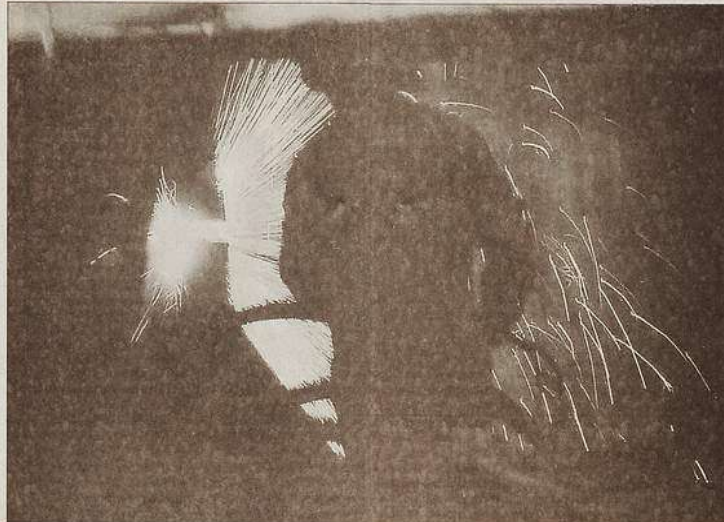
SOUVENIRS EN CHANTIERS (4/7)

La fin de la Navale scelle la mort d'un savoir-faire

Carnet de route

Le quatrième volet de notre série consacrée aux Dernières pages de la Navale est dédié aux métiers disparus du paysage seynois. Ce savoir-faire reconnu dans le monde entier s'est transmis, au fil des décennies, de génération en génération. Nous redonnons vie aux gestes du riveteur ou du soudeur, en passant par le tuyauteur ou le traceur... Si vous voulez réagir, contactez-nous sur laseyneloc@nicematin.fr

D'AFFÛTEUR à vaigreur en passant par agent d'encadrement, ajusteur, alésieur, charpentier, chaudronnier, dessinateur, ébéniste, échafaudier, électricien, faconnier, grutier, magasinier, menuisier, meuleur, monteur, oxycoupeur, perceur, soudeur, tourneur, traceur, tuyauteur, cette liste non exhaustive, des métiers de la construction navale est impressionnante. Si la construction navale existe depuis l'Antiquité, l'homme n'utilisa tout d'abord que le bois dans la fabrication des bateaux. Charpentiers, les-teurs, cordiers voiliers et gréers constituaient la majorité des professions.



trous d'assemblage. Un deuxième appelé teneur d'abattage entraînait en action appliquant une lourde masse sur la tête du rivet. Le troisième homme, à grands coups de marteau écrasait l'extrémité saillante du rivet pour lui donner une forme semblable à la tête. Il fallait se hâter, avant que le métal ne perde pas trop vite sa mallé-

bilité. Toute une journée était nécessaire pour plaquer une seule tôle sur la coque du navire.

Riveteur, chanfreineur, scieur de long...

Le métier de chanfreineur consistait lui, à évider les trous destinés à recevoir les têtes de certains rivets. Ces deux spé-

cialités, riveteur et chanfreineur, existent encore au niveau artisanal, mais, dans la construction navale, la soudure électronique a contribué à leur disparition.

La peine des ouvriers en a été allégée considérablement. Si les métiers existent toujours, ils ont moins de soucis que leurs aînés,

l'électronique travaillant pour eux. Enfin, dans la menuiserie, une spécialité disparue est celle des scieurs de long, ouvriers qui tiraient alternativement sur une longue lame de scie pour couper dans les troncs d'arbres les bordages qu'on clouait ou vissait sur les membrures du futur navire.

VOS TÉMOIGNAGES

Trois ans d'apprentissage

« Le père aux chantiers, la voie m'était tracée. Le concours réussi - malgré une place d'avant-dernier - je commence l'apprentissage. Il faut d'abord passer par l'objectif de Pedro, le photographe officiel des FCM, qui plantait son appareil sur trépied en plein milieu de la place de la Lune. L'apprentissage dure trois ans. Pendant la première année nous « goûtons » à tous les métiers : menuiserie, électricité, serrurerie, chaudronnerie, afin de nous orienter vers la profession pour laquelle nous

montrons le plus d'habileté. C'est au cours du premier trimestre, que nous sommes initiés aux « modèles réduits ». Beaucoup d'entre nous poursuivirent ce loisir qui permettait de lier nos leçons théoriques à la pratique. Nous étions plusieurs à rester, après les cours, à construire nos bateaux. À l'issue de mes années de formation, mes compétences et mes professeurs me désignèrent tourneur sur métaux (...).

Jacques Simoes, La Seyne

Ascenseur social

« Je suis entré aux chantiers à 15 ans, j'étais tout minot, c'était l'époque des FCM. Le centre d'apprentissage nous enseignait et nous apprenait le métier durant trois ans. (...) Après avoir obtenu mon CAP, je me suis retrouvé aux turbines comme ajusteur mécanicien. À 19 ans je suis parti au service militaire et 18 mois plus tard je réintégrais la famille des chantiers. Je suis donc resté aux chantiers 29 années et j'ai eu la chance de faire quelques déplacements hors chantiers. J'ai participé à la construction et mise en route de la première usine d'incinération d'ordures ménagères d'Issy les Moulineaux, toujours à l'effigie des FCM. Ensuite ce furent les premiers escaliers de la ville de Paris, station de métro « Réaumur-Sébastopol », là, vu mon jeune âge, j'ai été dégrossi par

le franc parler de certaines personnes, on était pas loin de la rue St Denis... J'ai réintégré les chantiers, et là j'ai été ballotté dans divers services; la crise se profilait. J'ai été affecté au service électricité bord avant d'intégrer l'atelier menuiserie pour le montage de la laine de verre sur le paquebot « avenir », ensuite ce furent l'atelier de tôlerie et celui de mécanique dont je repris la direction vers 1967 sous l'effigie des CNIM. À trente-six ans, j'ai eu la satisfaction d'être nommé agent de maîtrise, j'étais content de retrouver mon atelier mécanique ainsi que mes copains. Il y avait bien sûr des hautes et des bas, mais j'étais heureux d'exercer un métier qui me plaisait. (...) Je ne crois pas être le seul à penser cela: « on était bien là-bas ».

Bernard Cérésola, Six-Fours

Tuyauteur pour la vie

« Après des essais en tuyauterie, le contre-maître me signale mon embauchage. J'entame ma première journée aux Chantiers. L'atelier tuyauterie 126 (qui passa plus tard n° 145) est divisé en deux. Suivant la logique de la chaîne, les soudeurs se trouvent dans la prolongation des tuyauteurs. Le portail de l'atelier franchit, on découvre les machines à cintrer; elles sont différentes selon les diamètres des tuyaux. En entrant pour la première fois, je suis très impressionné par le vacarme: coups de marteau, meules, grésillement des soudures. Les tuyauteurs sont regroupés autour de grandes plaques d'acier d'environ 4 mètres sur 4. Les contrôleurs, habillés de vert, font respecter les mesures indiquées sur les plans. Une fois leur contrôle terminé, les tuyaux sont stockés ou bien

transmis aux soudeurs via un pont mécanique qui traverse l'atelier dans le sens de la longueur. Les soudeurs travaillent dans des box fermés par des rideaux de sécurité. Ils portent des casques, leurs pinces de soudure toujours en main. Tous ces soudeurs ont le label « Marine Nationale », preuve de qualité. Nous sommes plus d'une centaine, tuyauteurs et soudeurs réunis. Le bureau du chef et le bureau d'études se trouvent juste au-dessus de nos ateliers. En fin de journée, nous nous retrouvons à la douche. C'est l'un des très rares moments de détente de la journée, pour ne pas dire le seul. Malgré les difficultés, de sincères amitiés existent et nous aimons nous retrouver en dehors des Chantiers, avec femmes et enfants ».

Florent Spitz, La Seyne.

Mémoire d'un traceur

« Nous avions des raisons d'être fiers. Fiers de nos connaissances, de notre savoir faire, fiers de voir une part de nous-mêmes dans chaque construction fiers de voir les navires quitter les quais pour épouser la mer. Aujourd'hui, 20 ans après quels changements? Le chômage progresse, les loyers augmentent, les salaires stagnent et la pauvreté gagne du terrain. Pendant tout ce temps les riches sont encore plus riches, les acrobates jouent sur le monde du travail. L'homme est devenu une marchandise négociable qui va au gré des marchés. Nous nous battions pour vivre digne dignement nous pensions à nous mais aussi à nos enfants, conscients que les progrès obtenus ne le furent que par nos luttes. Aujourd'hui tout est remis en cause, la pauvreté, l'injustice sociale le chômage s'étendent à toutes les couches de travailleurs de l'ouvrier au

chercheur, personne n'est épargné, nous subissons la violence d'un système qui n'a rien à voir avec la Liberté, l'Égalité et la Fraternité. Je veux croire que sous les cendres existe l'espoir qu'il faut ajouter nos souffles pour raviver les flammes d'un monde plus juste, plus humain hors le moyen âge ».

Michel Breil, La Seyne.



Ancien traceur aux chantiers, Michel Breil est aussi un photographe de talent



Une fois usinée, la pièce est prête à rejoindre sa place à bord du navire.



Ouvriers spécialisés et professionnels constituaient la base de la main d'œuvre du chantier.



Alésieurs, tourneurs, ajusteurs, fraiseurs, l'atelier mécanique rassemblait des ouvriers et techniciens de haute volée.



Scène quotidienne d'oxycoupage.



Un atelier parmi tant d'autres, celui de recyclage.

CHANTIER DISPARU

Mais qu'avez-vous donc fait de notre grand chantier? Dans son habit rouillé, seul le pont aujourd'hui. Semble observer de haut ce sinistre charnier. Afin de n'oublier, lisez bien ce récit.

L'entrée ouest qui naguère nous présentait sa tour Voyait passer sous elle à des heures précises Les gens de l'écriture et bureaux d'entours Les cadres, ingénieurs et autres blouses grises.

Après le barrotage et la chaudronnerie C'est la serrurerie, l'atelier du zingage Fourmillière d'un monde tout habillé de gris. Il est là, devant moi, ce n'est pas un mirage.

Ces plate-formes aussi, garnies de blocs immenses

Assemblés et soudés pour devenir plus loin D'importants éléments de charpente et, j'avance En passant sous les grues pour descendre au bassin.

Les menuisiers, prudents, ont mis leurs établis En dehors des murs gris et c'est bien pour cela Que le démolisseur lors qu'il a entrepris Son sinistre travail n'a rien vu de tout ça.

Revenons un instant au pays des titans Les cales, la grand nef, le bureau du dixième Et puis redescendons sur le qual d'armement Voir des navires prêts pour des courses extrêmes.

Je continue mon rêve, j'aperçois, c'est pratique Par-dessus les ferrallies prêtes à grenailiser

Berceau de tous les miens, l'atelier mécanique Qui essaie de survivre bien qu'à moitié pillé.

Attention aux autos pour traverser la route Nous voici à présent, par chance j'entends du bruit Là, c'était les chaudières et j'aperçois nul doute De longs escaliers déroulant leurs tapis.

Dans un désert lugubre je retourne à présent Le rêve est bien fini. Il faut se résigner. Restent que souvenirs et la notion d'un temps Que jamais les années ne pourrout effacer.

Henri Giovanetti, La Seyne

* La menuiserie a été démolie depuis



Evolution oblige, le soudeur à remplacer le riveteur.

SOUVENIRS EN CHANTIERS (5/7)

Le peuple de la Navale est dans la rue

Carnet de route

Le cinquième volet de notre série est consacré aux grandes luttes. Elles ont animé les quarante dernières années de la Navale. Un souvenir encore très vif au cœur de ceux qui ont battu le pavé et qui ont espéré conserver cette industrie à La Seyne.



Georges Marchais : « les chantiers vivront ».

Demain

Fermeture et démolition



Lucien Conac : « partis à 10 000 de La Seyne, nous étions 50 000 marcheurs à Toulon »

ENTRÉ aux Chantiers navals de La Seyne en octobre 1950 à l'âge de 14 ans, alors qu'ils s'appelaient encore Forges et Chantiers de la Méditerranée, Lucien Conac a eu le privilège de vivre pendant près d'un demi-siècle « une formidable aventure industrielle et humaine ». Employé au bureau d'études et secrétaire général du syndicat CGT des E.T.D.A.I.C., il a fait partie de ceux qui ont dû quitter l'entreprise dans le cadre du plan social en 1988. De l'émotion dans la voix, il retrace l'ambiance à mille autres parcelles qui existait dans l'entreprise.

Travail pénible

« Le travail dans les chantiers était long, pénible et dangereux, pour un salaire qui était relativement bas, surtout avant les grandes luttes de 1968. Mais quelle épopée ! Quel enrichissement humain ! »

Creuset humain

Selon Lucien Conac, participer à la construction de ces grands et beaux navires qui ont sillonné et pour certains, sillonnent encore toutes les mers du monde, suscite natu-

turellement un légitime fierté. « Avoir travaillé, vécu, lutté avec ces milliers d'hommes et de femmes, avoir baigné dans cet extraordinaire creuset d'humanisme, de fraternité, de combativité et de créativité est une richesse à mille autres parcelles ».

Progrès social

Le responsable syndical constate que « Fortement syndiqués à la C.G.T., fortement politisés, les métallos de La Seyne ont été à l'avant-garde de toutes les luttes locales et nationales pour le progrès social, les libertés et la paix. Leurs luttes ont toujours allié indissolublement les intérêts des salariés et ceux de l'entreprise, en tant que source d'emplois et poumon économique de la ville. En 1968, l'occupation de l'entreprise a été entourée et soutenue par une inimaginable solidarité départementale qui a ému bien des cœurs et fait pleurer bien des yeux, ou bien encore ces débats organisés sur tous les lieux de travail pendant la pause de midi ou sur tous les bords, tous les ateliers, tous les bureaux, toutes les professions ont discuté des perspectives du programme commun du gouvernement avant 1981 ».



Raymond Dimo, le secrétaire général CGT des ouvriers et tout à la fois leader charismatique appelé à la lutte.

1966 : dépôt de bilan

Les luttes qui furent les plus importantes furent celles de 1966-1967 : « Le 2 février 1966 les E.C.M. déposent le bilan. Déjà en 1964 et 1965, des milliers de licenciements avaient réduit les effectifs à 3 000 salariés ».

50 000 marcheurs sur Toulon

Le 8 février, à l'appel des organisations syndicales, et soutenue par tout ce que le département comportait de force démocratique, y compris par l'évêque de Toulon-Fréjus, est organisée la mémorable marche sur Toulon. « Partis à 10 000 de La Seyne, nous arrivâmes 50 000 sur Toulon (chiffre unanime de la presse et de la télévision) narre Lucien Conac. « Une véritable marée humaine occupa les rues et les trottoirs. Cette extraordinaire manifestation et des dizaines d'autres qui suivirent pendant plusieurs mois n'ont pas été le fait de la génération spontanée ! Dès 1959, le syndicat C.G.T. et en particulier Toussaint Merle, maître communiste de La Seyne et conseiller général du Var, avaient rendu public le « Livre blanc de la construction navale ». Cette étude avait tracé les grandes lignes du rapport de la Marine marchande présenté par le député U.D.R. de l'époque Marcel Bayle, lors du 5^e Plan du gouvernement ». Ce rapport prévoyait, en les citant nommément, la fermeture de cinq grands chantiers navals français : Bordeaux, Le Havre, Le



A maintes reprises, le chemin des ouvriers qui luttèrent pour la survie de leur entreprise et celui des CRS se croisèrent, comme ici devant l'ancienne menuiserie.

Trait, Port-de-Bouc et La Seyne ».

Résultats concrets

Ces luttes, d'une ampleur exceptionnelle, furent exemplaires à plus d'un titre à entendre le syndicaliste.

« D'abord au niveau industriel : à l'issue des quatre autres chantiers visés, ceux de La Seyne furent sauvés. Ils prirent le nom de Construction navale et industrielle de la Méditerranée, en 1967. Ils atteignirent, au cours des années soixante-dix, l'apogée industrielle de leur histoire. Les chantiers doublèrent leur superficie, multiplièrent leurs productions. Ils développèrent des technologies de pointe dans des domaines d'avant-garde tels la jumbobotisation, le transport de gaz liquéfiés, les plateformes de forage offshore ou encore l'informatique industrielle. Ils développèrent aussi un important secteur tertiaire qui existe encore aujourd'hui.

Au niveau social, nous les licenciés des années 1964-1965 qui le désirèrent furent réintégrés avec leur ancienneté et une promotion. De nombreuses avancées sociales furent réalisées, telles notamment l'échelle



Lucien Conac propose un regard avisé sur les luttes des chantiers.

mobile de salaires et le salaire de croissance. Les effectifs passèrent de 6 000 salariés, auxquels il faut ajouter les 1 000 employés de l'entreprise sœur, la C.I.E.L. et 2 000 sous-traitants directs. Au niveau politique ensuite : en 1967, le député Bayle perdit son siège au profit de Toussaint Merle qui s'était investi sans compter pour la défense des chantiers.

Au niveau syndical enfin : l'incontestable succès des luttes produisit un déclin syndical sans précédent, entraînant une vague d'adhésions. Deux syndicats C.G.T. furent créés : un pour les manuels (ouvriers) et un pour les employés, techniciens, cadres et ingénieurs (ETDA, IC). Dans les années soixante-dix, le taux de syndicalisation à la C.G.T. dépassa les 40 % du personnel ».



« Les manifestations n'ont pas été le fait d'une génération spontanée ».

Pages réalisées par Caroline Martinat, Anne Tésier, Philippe Biondi, Philippe Courriou, Michel Panquini, Christian Pichard, Philippe Zamari. Illustrations Sophie Donato, Rina Usan, Dominique Leriche, Laurent Martinat, Michel Branchu, Michel Droll et collections privées. Merci à celles et ceux qui ont contribué par leur témoignage, photos, à les enrichir. Si vous souhaitez commenter ces pages, contactez-nous sur laseyneloc@nicematin.fr

VOS TÉMOIGNAGES

1968 : grève et licenciements

1968 grèves et licenciements
Mai 68 : une période difficile pour nous tous. Une grève qui s'éternise. Presque un mois. L'ensemble du pays est bloqué. Tous les matins on se réunit pour connaître les résultats des négociations. On attend la reprise. Un mois sans salaire ça pèse lourd pour un ménage. La ville est solidaire. Les commerçants les plus généreux ont permis aux démunis des chantiers de pouvoir manger. Cette grève a été l'une des plus pénibles et des plus intenses. Malgré nos actions, le cahier des charges s'amenuise : il faut licencier. Nous attendons, apeurés, de savoir si nous ferons partis de « la charrette ». Soudain, la sonnerie du téléphone perce le silence de mort. Fausse alerte. C'était juste pour un renseignement. La tension se relâche un peu, mais, à la deuxième sonnerie, le verdict tombe. Les personnes appelées se lèvent,

bièmes, puis reviennent à leurs places, abattues. Celles qui restent sont soulagées. On s'inquiète pour l'avenir : « aujourd'hui non, mais demain ? ». Né le regroupement des chantiers de La Ciotat, de Dunkerque et de La Seyne, ni les manifestations, ni les licenciements n'ont changé la donne. Les autorités restent sourdes à notre cri ; il faut se résigner : la construction navale va mourir. Le chantier est exsangue. « L'entre deux âges » est la frange la plus dure à caser : ces ouvriers sont trop jeunes pour la préretraite et trop vieux pour retrouver du boulot. Malgré le dévouement des fondateurs de l'ARFAM et de l'AMIAN, qui viennent au secours des plus démunis, la fermeture entraîne nombre de drames, de faillites et de divorces. Le moral n'est plus au beau fixe.

Jacques Simoes, La Seyne

Manif sur le port

Je n'avais que dix ans lorsque la sonnette de mon domicile retentit et que mon papa se vit remettre un courrier. Je ne compris pas tout de suite la tristesse soudaine qui assombrit son visage ni la cause de ses larmes. Ce courrier lui annonçait son licenciement. À dix ans certaines choses vous marquent pour le reste de votre vie. Je garde également en mémoire une de ces nombreuses manifestations qui ont eu lieu sur le port de La Seyne où un grand nombre de travailleurs s'étaient rassemblés avec leurs enfants pour essayer de sauver les chantiers... en vain. Suite à cette fermeture, la vie n'a pas toujours été rose pour

ma famille comme pour beaucoup de familles seynaises. Les déplacements des pères, dans un premier temps, pour ne pas connaître le chômage mais qui font quand même souffrir, les contrats à durée déterminée qui se font de plus en plus rares lorsque l'on vieillit laissant la place au chômage, à la détresse... Malgré cela, et avec de nombreux sacrifices de la part de mes parents, je n'ai jamais manqué de rien, j'ai une bonne situation professionnelle, une famille et nous vivons toujours tous à La Seyne. Nous constatons les changements sur le site mais la page sera difficile à tourner.

R. S., La Seyne



Il y avait de l'imagination dans les manifestations, comme ci-dessus, sur le port, à mobylette.

Réduction des effectifs

1966... De grandes grèves viennent secouer la ville et sa région. Soutenues par la municipalité Toussaint Merle, celles-ci vont permettre de sauver l'entreprise. Le groupe Herlica prendra en main le destin des chantiers navals en créant les Constructions Navales et Industrielles de la Méditerranée (CNIM). 1982 à 1984... Les tractations en tout genre, les enjeux financiers pour les constructeurs et armateurs de notre pays vont vite l'emporter sur l'intérêt des sites de construction et des villes qui en vivent. La Normed créée depuis 1982 bat déjà de l'aile et n'enregistre que faiblement des commandes souvent obtenues aux forcés à grand renfort de grèves et de manifestations. Octobre 1986... Cette fois je faisais partie avec 2 000 autres de mes camarades de travail de la plus grande vague de licenciements dans les chantiers navals. Je pensais à toutes ces années de lutte qui nous avaient permis

de résister tant de temps mais aujourd'hui c'était fini pour moi. Je n'entendrais plus le matin, de bonne heure, les mouettes crier entre les titans. Je perdrais de vue les copains, n'entendrais plus leurs rires ni leurs coups de gueule. Je ne serais plus au contact de ces milliers d'hommes et de femmes si différents les uns des autres, véritable école de la vie. 1984 à 1988... Les effectifs se réduisent comme peau de chagrin. Les luttes sociales énormes vont secouer la population seynoise qui dans son immense majorité soutient les métallos de la navale. Hélas, comme nous le savons aujourd'hui cela n'a pas suffi. Pas de regrets et pas de remords. Tout ce qui a été fait à l'époque pour sauver les chantiers seynois, et toute cette belle histoire de la construction de navire à La Seyne doit aujourd'hui rester dans les mémoires.

Francis Lyon, La Seyne

Le choix de dire non

Mouvements sociaux, prises de paroles, bruits alarmants, tout cela s'est étendu sur plusieurs années, décennies, mais sûrement ! Cette période très difficile, tous les anciens

des chantiers l'ont vécue avec la même foi, le même courage, la même obstination du non jusqu'à la fermeture.

Martine Marchetti, La Seyne



SOUVENIRS EN CHANTIERS (6/7)

Le choc de la fermeture puis la lente agonie du site

Carnet de route

Les heures sombres. La fin du bras de fer et le début des années de plomb. Pour cette sixième escale de notre voyage au temps de la Navale, nous abordons la fermeture et le traumatisme de la démolition. Au-delà des drames sociaux, du choc économique et du naufrage technologique, la ville entière agonise. Dévastée. Perdus. Comme l'est une famille lorsqu'elle perd son chef. L'analyse de Boris Cyrulnik aide à comprendre. A voir un peu de lumière au bout du tunnel. Et à se préparer à refermer le grand livre de l'épopée des chantiers navals de La Seyne.



Les bureaux dévastés.

Demain

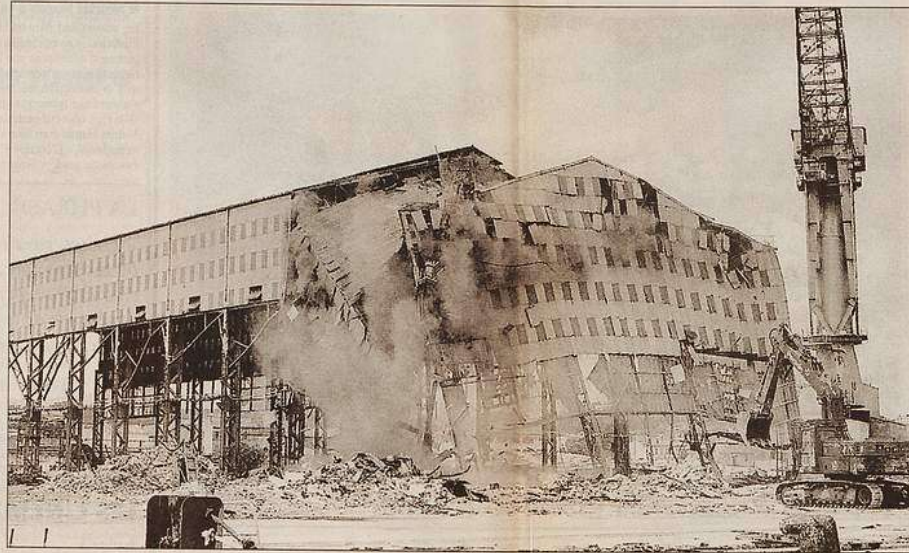
Les vestiges, la reconstruction

Boris Cyrulnik : « un long processus de résilience »

Le neuropsychiatre seynois aborde l'aspect humain et sociologique de la fermeture des chantiers navals.

« J'ai commencé à travailler à La Seyne en 1972. À cette époque, on entendait encore les sirènes des bateaux. Il y avait une vraie et belle culture populaire autour des chantiers. Les jours de lancement étaient jours de fête. Puis les choses se sont gâtées. La faute à une succession de contraintes économiques venant d'autres pays, mais aussi de décisions françaises, de parti politiques de gauche comme de droite. Les batailles syndicales ont freiné l'agonie, mais les chantiers étaient sous perfusion. C'est une cascade de mauvaises décisions qui a provoqué les effets ».

Selon Boris Cyrulnik, « Les personnels étaient divisés en deux groupes. Le premier: les chantiers sont morts, il faut se reconstruire. Le second, majoritaire, a pratiqué le



TOUT est fini. La Navale n'a pas survécu. Le 28 février 1989 (voir la reproduction de la une de Var matin), un dernier ouvrier passe la porte des chantiers. Dernière sortie sans retour après une décennie de luttes et de licenciements. La sirène ne rythme plus les journées. Le chantier n'est plus qu'une coquille vide. Derrière les murs, les ateliers restent désespérément déserts. Les bureaux sont à l'abandon, les grues figées pour l'éternité

rouillent en attendant le coup de grâce. L'arrêt définitif de l'activité est un traumatisme énorme pour toute la ville. Les conséquences sont incalculables, et pas seulement économiques. Elles frappent les salariés licenciés mais aussi ceux des entreprises sous-traitants et tout le tissu économique de la ville. Le chômage s'accompagne de difficultés sociales et familiales. Dépression et alcoolisme minent les plus affectés. Pour ne pas parler des

suicides et divorces. Un immense sentiment de gâchis domine, ferment propice au ressentiment.

Traumatisme

Trois ans plus tard, en 1992, la destruction des chantiers débute et ravive le traumatisme encore vif. Une à une, les grues tombent, les bâtiments s'effondrent sous les coups de bouterolls des bulldozers. Sans fleurs ni couronnes, La Seyne fait table rase de son passé. Il ne reste bientôt plus

qu'un *no man's land* à l'avenir incertain, une friche industrielle large comme la plaine béante qui déchire le cœur de plusieurs générations de Seynois. La Seyne du début des années quatre-vingt-dix est une ville sinistrée et elle va le rester longtemps. Pendant un temps, l'argument sera abattu, à la manière d'un atout, quand il s'agira d'obtenir les

crédits qui font défaut, les aides indispensables au règlement des problèmes innombrables.

Depuis quelques années, le discours change. La ville tente de casser cette image qui lui colle à la peau. L'inauguration, samedi, des premières réalisations menées à leur terme sur le site des anciens chantiers navals, devrait l'aider à enfin tourner la page.



Boris Cyrulnik : « (...) le désespoir dans une ville effondrée ».

d'employés des chantiers, mais aussi parmi les sous-traitants, vivaient des salaires perçus.

La fermeture a été vécue avec beaucoup de désespoir dans une ville effondrée. Une belle culture populaire proposée par les ouvriers eux-mêmes, à travers les voyages, le sport, les activités culturelles (écoles, cinémas, etc.) a disparu. Il n'y a pas eu de facteur de remplacem... Dans ce genre de situation, surgissent toujours des catastrophes et des injustices. La reconversion a été en ce sens décevante. Des ouvriers grevés attachés aux chantiers, ont touchés des indemnités confortables avant la fermeture, alors que d'autres travaillant proches de leur outil de travail n'ont rien trouvé. Suicides, divorces, maladies ont suivi ».

Aux dires du neuropsychiatre, « Des employés continuaient encore à se rendre aux chantiers alors qu'ils étaient fermés, puis rentraient



Dans l'atelier de la menuiserie, une question toujours d'actualité.

chez eux désespérés. Le processus de résilience a été long et dur à passer. Quand on va se recueillir sur une tombe d'un proche, on est ému, on pense à lui, mais cela n'empêche pas que l'on puisse recréer une famille. Je pense qu'aujourd'hui, le deuil est globalement fait. Ce n'est pas une cause qui produit un effet. Les projets ont été tentés et difficiles à mettre en place.

À Nantes par exemple, le choc a été moins douloureux à supporter. Des associations de substitution et autres projets de reconversion ont été mis en place. Désormais à La Seyne, un nouveau projet existe et on sait pourquoi on travaille ».

Norméd La Seyne : le dernier jour

Le journal de commerce de Paris a annoncé, hier, la liquidation judiciaire des trois sites La Seyne, La Ciotat et Courcouronnes. Demain, le dernier coup de travail restera silencieux.



Aux pieds du pont levant, git désormais un chantier en ruines.

VOS TÉMOIGNAGES

Les prêtres épousent la condition ouvrière

Entre 1970 et 1988, nous avons été cinq à travailler au chantou: Bernard Hantz (bureau d'études), Jean-Pierre Margier (tuyauteur), Louis Roussel (menuiserie), Maurice Garnier (CIEL) et Pascal Idart (CIEL). Tous prêtres ouvriers pour le partage de l'Évangile de Jésus dans la grande famille ouvrière. Parcours finalement rapide dans la vie d'un homme mais suffisamment

marquant comme une brûlure d'amitié vraie et d'affection qui dure. Je ne peux que dire que si Dieu a voulu épouser la condition humaine vraie, il faut bien que des prêtres acceptent d'épouser la condition ouvrière vraie. Et c'est dans le même esprit que le signataire continue la trajectoire dans la cité Berthe. Jean-Pierre Margier, La Seyne

Dégâts collatéraux

Nonobstant les milliers d'ouvriers des chantiers navals qui ont perdu leur travail, il ne faudrait pas passer sous silence les milliers d'autres, employés, ouvriers, artisans, cadres et professions libérales qui ont subi sans aucune compensation, le drame de cette mono-industrie défallante. Ils étaient plus ou moins liés, directement ou indirectement, à la vie de ce « monstre » qui gérait la vie de toute la ville. Lorsque les premières manifestations de masse, les défilés à Toulon, à Marseille, à Paris même ont essayé de faire bouger les décideurs, ils étaient parmi ceux qui se battaient, fermant leur boutique par solidarité, offrant des dons pour aider les combats

et participant aux réunions que les municipalités d'alors organisaient. Puis est venue la fermeture des chantiers, et les jours sombres qui ont amené bien des faillites, des départs ou des changements de vie. Bien sûr, certains ont réagi parce qu'ils étaient courageux. D'autres, fragilisés peut-être ou dans des créneaux moins essentiels ont disparu, y laissant leur patrimoine, leurs entreprises ou leur famille. A ceux-là partis sans que personne ne lève le petit doigt, il faut au moins que les Seynois y pensent. Ils faisaient la vie de La Seyne d'hier. Avec ceux de la Navale.

Jo Dechifre, La Seyne



Le symbole de la fin de l'activité.

Une seule grue récupérée

Entré aux FCM en 1958 comme dessinateur à l'atelier mécanique, je voudrais préciser que nous étions les spécialistes en France et en Europe des chaudières dites à surchauffe et de ce fait nous avons équipé plusieurs escorteurs d'escadre de nos turbines à vapeur et ces bâtiments étaient les plus rapides de la marine française avec une vitesse de 40 nœuds (...). De 1971 à 1987 date de mon départ des chantiers, j'ai été responsable des études de maintenance. Nous avons

maintenonné des centaines de blocs préfabriqués de 40 à 200 tonnes (...). Le chantier était équipé de plus de 25 grues de deux à 200 tonnes, d'un ponton flottant Atlas de 150 tonnes, de sept grues sur camion et de deux remorques de 140 tonnes. Une seule des grues du chantier a été récupérée avant la démolition du site. La grue n° 20 de 200 tonnes qui se trouve à l'arsenal de Toulon au service des grands bassins Vauban.

Emile Wendling, La Seyne sur Mer

« Chers vieux papiers »

Dans les carcasses dépouillées, entrouvertes, le vent froid de décembre s'engouffre sans tourments. Et de ses doigts agiles, ramasse pour leurs pertes, Les journaux, les registres, dossiers et documents. Jetés de leurs placards, les vieux papiers s'emmêlent, Amassés dans les recoins, parmi les excréments, Imprégnés et jaunés par les huiles qui gèlent. Ils n'ont plus le courage de s'opposer aux vents (...). Ils iront s'effacer dans l'eau ou dans les flammes. Laisant en souvenir les larges déchirures. Des hommes qui pensaient impossibles ces drames. Qui nécrésent leur cœur et leurs âmes futures.

D. J., La Seyne

« Papa, on détruit ton bureau »

« J'ai eu la chance de rencontrer des collègues, des chefs qui m'ont aidé à m'épanouir. A tous, je leur dis merci: la fraternité n'était pas un vain mot au chantou. Ah j'oubliais... À la démolition des bureaux attenants à la direction, mon fils

me signale « papa on détruit ton bureau ! ». J'ai eu un pincement au cœur. On ne passe pas 39 ans dans un établissement sans laisser un peu de soi... Tiens, on n'entend plus le sifflet ».

J. S. La Seyne

La rédaction seynoise de Var-matin a participé à ces pages: Caroline Martinat, Anne Tézier, Philippe Biondi, Philippe Courtois, Michel Pasquini, Christian Pichard, Philippe Zanari. Illustrations Var-matin: Sophie Doncey, Rina Uzan, Richard Barozzi, Dominique Leriche, Laurent Martinat, Gérard Raynaud, Michel Breil et collections privées.



En bordure du port, le mur de la rotonde est à son tour livré au godet de la pelleuse.



Les derniers instants pour la rotonde, bâtiment symbolisant le patron, ont sonné en 2004.

SOUVENIRS EN CHANTIERS (7/7)

Sous les palmiers, la mémoire collective



Carnet de route

Que reste-t-il de nos amours... Voici le septième et dernier volet de notre série consacrée à la Navale. Il est dédié aux vestiges de la grande époque. Pont levant, porte renouée, hangar, musée, projets apocryphes restés dans les cartons... Mais aussi et surtout associations de sauvegarde du patrimoine et de défense des victimes de l'amiante.
Car au-delà d'une fabuleuse aventure industrielle, c'est bien une histoire d'hommes qui reste gravée dans les archives de la Navale. Et dans la mémoire collective.
Les pins et les palmiers du parc, inauguré demain, connaissent maintenant la nature de la terre dans laquelle poussent leurs racines.

La démolition n'est pas terminée. Mais la reconstruction vient de commencer. Demain, plus de quinze ans après la fermeture définitive des chantiers navals, un parc de quatre hectares sera officiellement inauguré sur le site. Un « symbole » annonciateur de La Seyne à venir, auquel tenait le maire Arthur Paecht depuis son élection en 2001. Mais aux côtés de l'hôtel, du pôle théâtral et du centre de conférences annoncés, quelles traces du glorieux passé de la Navale restera-t-il aux générations futures? La porte principale, c'est certain, qui vient de subir un spectaculaire réhabilitation; le pont levant, sans doute, où devrait être prochainement aménagé un belvédère; le hangar CPM, probablement, qui abritait dans le passé les ateliers mécaniques

et dont on ignore encore la destination future. Les autres vestiges physiques, bâtiments épargnés lors de la grande démolition de 1992, sont aujourd'hui menacés. Après la menuiserie en 2002 et la rotonde en 2004, la cantine et la clinique pourraient disparaître pour céder la place à des projets immobiliers. Mais la mémoire des chantiers navals perdurera. Elle est conservée dans les services publics d'archives (archives municipales à La Seyne, archives départementales à Draguignan, archives de la Marine à Toulon et à Vincennes, archives du monde du travail à Roubaix), ainsi que dans les nombreuses archives privées des Seynois. C'est la mémoire collective de la ville. Celle que personne ne pourra jamais effacer.



Telle une sentinelle veillant sur la ville, véritable trait d'union entre le passé et le présent, le pont levant est appelé à être rénové.



Enfin remise à neuf, la vénérable porte donne accès au nouveau parc paysager.

Le pont, trait d'union

ÉDIFIÉ entre 1915 et 1917 par l'entreprise Dayd et Fillé, qui avait participé à la construction de la Tour Eiffel en 1889, le pont levant de La Seyne a fonctionné pour la dernière fois en 1986. A l'initiative de la municipalité Scaglia, il a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques l'année suivante (mais pas classé) et a échappé à la grande démolition de 1992. Mais les avis des Seynois sont demeurés partagés sur la nécessité de conserver ou non ce vestige des chantiers navals rouillé et dangereux. Quand Maurice Paul, maire de 1995 à 2001, a laissé entendre qu'il pourrait disparaître, des milliers de personnes se sont immédiatement

ment mobilisés pour sa sauvegarde. Début 2001, à la demande du préfet du Var, le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a accordé un crédit de 30000 euros pour réaliser un diagnostic des travaux permettant la préservation du pont, situé sur le domaine public maritime et propriété de l'État. La commune en possède depuis peu la gestion et a lancé une maîtrise d'œuvre chargée de dresser un diagnostic. L'heure de la réhabilitation a sonné. Le projet de la municipalité Paecht prévoit entre autres l'aménagement d'un belvédère, auquel on accéderait par un escalier panoramique.

UN MUSÉE ENVISAGÉ

Outre le parc, le centre de conférences, le pôle théâtral et le port de plaisance (600 anneaux, début des travaux annoncé à la fin de l'année 2006 pour une livraison à la fin de 2008. Le coût est estimé à 23 millions d'euros) le vaste programme de reconversion du site des anciens chantiers inclut un projet de « musée de la mémoire », encore flou. Son objectif serait de faire connaître aux nouvelles générations un passé industriel glorieux, de répertorier l'histoire de la Navale depuis l'origine du port de la Sagne.

Les projets oubliés

DÈS 1988, un cadre de la Normed en congé de conversion, Georges Klimoff, imagine un projet de reconversion du site des chantiers baptisé « Marepolis », axé sur la technologie de la mer. En mai 1992, une convention de développement est signée entre la société d'économie mixte du même nom, présidée par le maire, la commune et le groupe britannique « World Sea Centre » (Centre mondial de la mer). Un désaccord entre les signataires émerge deux mois plus tard et, après des années de procédures, le projet sombre définitivement dans les flots. En 1993, la commune décide d'aménager le secteur Est du site en zone d'entreprise. Un projet de logements est aussi présenté dans le programme de la ZAC. Mais la nouvelle municipalité élue en 1995 reprend le projet de zéro. Maurice Paul annonce un programme basé

sur le logement, notamment social. Et entreprend de nombreuses démarches pour l'implantation d'un complexe cinématographique sur le site. Le réaménagement de la friche industrielle est l'enjeu majeur des municipales de 2001. Les candidats rivalisent de projets. Dès son élection, Arthur Paecht assure que le premier signe visible de la reconversion sera l'aménagement d'un parc. Il sera inauguré demain.

sur le logement, notamment social. Et entreprend de nombreuses démarches pour l'implantation d'un complexe cinématographique sur le site. Le réaménagement de la friche industrielle est l'enjeu majeur des municipales de 2001. Les candidats rivalisent de projets. Dès son élection, Arthur Paecht assure que le premier signe visible de la reconversion sera l'aménagement d'un parc. Il sera inauguré demain.

DES LICENCIÉS AUX VICTIMES DE L'AMIANTE

DÈS sa création en 1989, environ 10000 personnes ont déjà fait appel à l'Amians. Et l'activité de l'association de maintien des intérêts des anciens de la Navale de La Seyne demeure soutenue, plus de 15 ans après la fermeture des chantiers. Si, dans le cadre de l'amiante, l'association gère des départs anticipés des licenciés de la Navale, c'est la mutuelle des chantiers (5000 adhérents), via son président Henry Tite-Grès, qui s'occupe des personnels atteints par l'amiante. Les dossiers ont changé, mais les missions de Jean-Pierre Era et son équipe, qui viennent d'emménager dans la porte principale renouée, demeurent les mêmes: écouter, orienter, conseiller les anciens des chantiers.



Représentants de l'Amians et adhérents, devant la clinique des chantiers. Durant de longues années, celle-ci abrita les locaux du Comité d'entreprise dont le dernier secrétaire général fut Baptistin Colonna.



De multiples projets, tantôt ambitieux, tantôt loufoques, toujours virtuels, ont été présentés depuis la fermeture.

Des associations sauvent une partie du patrimoine

DANS les semaines qui précèdent la démolition des chantiers, quelques Seynois s'attachent à sauver tout ce qui peut l'être. Ils récupèrent dans les bureaux ouverts aux quatre vents des documents, des plans, des photos qui vont constituer un formidable fonds d'archives.

Rassemblés au sein de l'association « Sillages », ils commencent un travail de mémoire, classent, trient, écrivent, avant d'offrir, il y a peu, le fruit de leurs recherches aux archives municipales. Ils sont les pionniers. D'autres associations ont pris le relais. « Histoire et patri-

toire et la mémoire de la ville. Les films réalisés par les « Relais de la mémoire » (*Le travail des enfants, Lancements, La résistance aux chantiers*) racontent aussi aux jeunes générations La Seyne de leurs parents et grands-parents, qu'ils ont aujourd'hui peine à imaginer.

VOS TÉMOIGNAGES

Des essences non provençales

En ce qui me concerne je suis entré aux FCM en 1952 qui quelques années après sont devenus les CNIM. C'était à l'origine une entreprise remarquable (...). Les hommes politiques nous ont trahis: ils avaient décidé de fermer l'entreprise de construction navale industrielle. Il y a eu un énorme gâchis: licenciements, mises en préretraite, départs volontaires. Tout ça entraîné de graves conséquences pour toute la région, ainsi que des problèmes familiaux (suicides, divorces...)
Depuis la fermeture des chantiers, ce site est devenu un terrain vague jusqu'à ce jour où on y a créé un parc paysager. Comme beaucoup, je suis d'acquiescé car les essences qui y poussent ne sont pas représentatives de la Provence (...).
Joseph Raybaud, La Seyne

1985, 2005 et... 2025

(...) 1985, décision de fermeture des chantiers: fin de l'ère industrielle, fin de l'identité ouvrière et populaire, fin d'une époque politique; mais aussi début de crise sociale et économique (...).
2005. La ville voit enfin des chantiers. Les promesses de campagne sont en partie tenues: parc urbain sur le site des ex-chantiers navals, début d'embellissement des quartiers, plan local d'urbanisme annonçant une ville de 80 000 habitants. (...) Mais au-delà du fait que l'actuelle municipalité essaie de rendre cette ville normale, il est à craindre (...) que la ville passe à côté des défis du XXIe siècle.
2025. La ville prépare-t-elle réellement l'avenir? Quelle place et quelle identité de La Seyne dans l'agglomération, en particulier dans le nouveau pôle de compétence maritime? Quand appliquera-t-on une véritable politique de développement durable et de justice sociale? A-t-elle une médiathèque, le réseau numérique, un cinéma de trois salles? (...)
Luc Patentreger, La Seyne

La Navale avait un avenir

(...) Ce ne sont pas quelques arpents de verdure, qui ont pour moi un goût amer, qui rendront à la Navale sa splendeur passée. Nous ne pouvons que porter témoignage de la grandeur, de la technicité, de cette richesse qui ont été scandaleusement dilapidées et c'est regrettable: dans un pays qui connaît un tel taux de chômage, la Navale avait un avenir.
Jean-Marc Bonifay, Toulon.



Un appel à projets doit être lancé pour le hangar CPM, qui abritait naguère l'atelier mécanique.



La cantine des chantiers est menacée mais pas condamnée: l'architecte des bâtiments de France n'est pas favorable à sa démolition.

Technique d'avant garde

(...) Il convient de souligner les mises au point d'avant garde dans le domaine de la conception et fabrication assistées par ordinateur appliquées à la construction navale. L'arsenal de Brest est venu s'inspirer des travaux des chantiers afin de mettre en œuvre la CFAO dans son établissement. (...) Faut-il dire qu'il fut réalisé plus de 5000 véhicules blindés chenillés de la famille AMX-13 dans les chantiers de La Seyne pour le Pérou, l'Inde, le Venezuela, l'Italie, la Hollande, la Belgique et bien sûr la France.

Le pont flottant motorisé (PFM) de franchissement de rivières et fleuves pour le ministère de la Défense a lui aussi été étudié, mais au point de temps des chantiers navals globaux et réalisé en série par la souv. CNIM d'après 1982. (...) Et puis ce fut la terrible décision du 22 décembre 1982: les CNIM, avec environ mille personnes de la grosse entreprise subsistent avec le Département terrestre et la partie navale devient Norméq avec La Ciotat et Dunkerque.
Francisque Luminet, La Seyne

Un message de Beyrouth

Je fus apprenti au CNIM (chaudronnier, puis ouvrier charpentier tôlier et enfin dessinateur et cela de 1970 à 1988. (...) En 1988, j'ai quitté les chantiers pour reprendre mes études (...). Je n'ai jamais oublié les CNIM, les quais et les ateliers, les cafés de la place de la Lune, les accidents et les morts, les lancements de navires et la fin bâclée des chantiers alors que la construction navale reprenait, que les chantiers chinois et coréens fonctionnent 24/24h.
Claude Lagier, Beyrouth, Liban

Chers disparus

Ceux qui sont partis trop vite laissent derrière eux un vide énorme tant ils nous manquent encore: Gabriel Jacomet, Aleste de Rovère, Nicolas Rasoli, Joseph Grimaud, Louis Mariani, Jean Tély, Marc Barrouil, Jean Reverdiot, Marcel Di-Silvestro ou Raymond Dimo. Nous pouvons ajouter Marcel Berre, Jean Favrelle, Marc Ferrier et autres figures de cette entreprise de la Navale.
H. T.-G., La Seyne.

Plusieurs projets prévoyant la construction de logements sur le site. Arthur Paecht s'y est formellement opposé, mais a vendu des terrains communaux aux promoteurs immobiliers à proximité.



La rédaction seynoise de Var-matin a participé à ces pages. Textes et mise en pages: Caroline Martinat, Anne Tezier, Philippe Biondi, Philippe Courtois, Michel Pasquini, Christian Richard et Philippe Zamart. Illustrations Rina Uzan, Stéphane Doussot, Dominique Lerche, Laurent Martinat.

Merci à celles et à ceux qui ont contribué par leurs témoignages, photos, trousseaux, à les enrichir. Merci à nos lecteurs pour leurs témoignages de soutien. Pour nous, ils sont un encouragement à poursuivre dans cette voie. Ils sont la preuve que nous devons écrire ensemble ces dernières pages de la Navale.