



ASSOCIATION H.P.S.

HISTOIRE ET PATRIMOINE SEYNOIS

## L'atelier mécanique : mémoire d'anciens, passerelle d'avenir



Réhabiliter un bâtiment industriel c'est en respecter la nature, pour cela il faut connaître ce qui a été sa raison d'être : sa fonction industrielle.

---

Numéro spécial cahier d' HPS **septembre 2007**

# L'atelier mécanique : mémoire d'anciens, passerelle d'avenir

---

## SOMMAIRE

---

Editorial p. 1

Echo dans la presse  
table ronde du 16 septembre

2006 :

La Marseillaise, p. 2

Var-Matin, p. 3

Compte-rendu du café patrimoine « Projections en chantier »,  
15 mars 2007, p. 4

Extrait de l'article : « L'atelier mécanique,  
dernier vestige de  
l'activité industrielle  
des chantiers à  
La Seyne, a-t-il  
un avenir ? »

*Promémo*, mai 2007, p. 6

Les témoignages des anciens de l'atelier mécanique :

Mr et Mme « A » : « Des femmes à l'atelier mécanique », p. 9

Emile Lorenzini, p. 14

Jacques Guzzo, p. 24

Christian Bégon, p. 33

Francisque Luminet, p. 47



Editorial

L'idée de cette plaquette s'est imposée après la table ronde du 16 septembre 2006, organisée dans le cadre des Journées du patrimoine et intitulée «Faire vivre l'atelier mécanique», avec la participation de l'architecte Matthieu Poitevin. Pour préparer cette table ronde, nous avons recueilli quelques témoignages de plusieurs anciens de l'atelier mécanique<sup>1</sup> afin de rappeler la vie à l'intérieur de ce bâtiment, dernière nef du passé industriel seynois. Depuis, le maire de La Seyne a donné l'assurance que ce dernier vestige de l'activité industrielle de la ville serait conservé, réhabilité et qu'il trouverait une nouvelle fonctionnalité. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette décision qui va dans le sens de ce que nous avons souhaité pour La Seyne<sup>2</sup>.

Au cours de nos manifestations passées, nous n'avons pu relater toute la richesse des entretiens que nous avons réalisés auprès des anciens de cet atelier, au cours des mois d'août et de septembre 2006, que nous avons regroupés dans cette plaquette. Nous considérons ce document comme un support indispensable à tout projet novateur concernant l'avenir de l'atelier mécanique.

Cette publication vous propose la transcription des entretiens avec l'autorisation des témoins. Nous avons respecté pour certains la volonté d'anonymat. Les textes ont été relus et parfois modifiés par les témoins.

L'extrait de l'article diffusé dans le bulletin de l'association *Promémo* (Provence, mémoire et monde ouvrier) présente un bref historique de cette nef industrielle.

---

<sup>1</sup>Atelier mécanique ou atelier des turbines puis Compagnie Provençale Méditerranéenne

<sup>2</sup> Depuis la ville de La Seyne a cédé le bâtiment industriel à la société foncière Altaréa.

**L'écho dans la presse locale de la table ronde  
du 16 septembre 2006, « Faire vivre l'atelier mécanique »**

## **La Marseillaise**

19/09/06

### **Avoir l'ambition d'en faire autre chose**

Une soixantaine de personnes a répondu samedi dernier à l'invitation d'Histoire et Patrimoine seynois qui organisait, à l'occasion des journées du patrimoine, une table ronde autour de la question « comment faire vivre l'atelier mécanique ? » dernier vestige des chantiers navals.

*Les chantiers de la Lune* ont fait salle comble samedi dernier. L'association accueillait en effet dans ses locaux la table ronde proposée par Histoire et Patrimoine seynois (HPS) dans le cadre des journées du patrimoine.

Avec le soutien d'autres associations, elle a ouvert la réflexion sur les fonctions que l'on pourrait donner à l'atelier mécanique, afin de le transformer en lieu de vie. Un sujet qui a visiblement intéressé beaucoup de monde puisqu'ils étaient une soixantaine à assister à cette rencontre où chacun a pu prendre la parole.

Le débat a été enrichi par la présence de l'architecte Matthieu Poitevin, maître d'oeuvre de « la Friche de la Belle de mai » à Marseille.

Un modèle de reconversion en matière de site industriel, puisque cette ancienne manufacture de tabac est aujourd'hui un lieu de vie fréquenté, centre de création culturelle et artistique apprécié de tous.

Le jeune architecte a ainsi partagé son expérience confiant à l'assistance son attachement pour le patrimoine industriel qui à ses yeux constitue un ensemble de lieux « magiques, vivants parce qu'ils portent en eux une force qui tient à leur nécessité, à leur utilité passée ».

L'atelier mécanique à La Seyne est un de ces lieux. Dans cet immense hangar (10 000 m<sup>2</sup> au sol) composé de trois nefs, résonnait autrefois le bruit des turbines.

L'activité y était bouillonnante. Le témoignage de Monsieur Lorenzini ancien ouvrier puis contremaître pendant près de 40 ans aux chantiers navals invité samedi au débat, a permis d'imaginer l'ambiance qui y régnait.



Matthieu Poitevin, Emile Lorenzini, Françoise Manaranche

## **Envisager l'avenir**

Si le récit des personnes qui ont travaillé dans ce lieu est primordial pour en conserver l'esprit, la rencontre de samedi visait à envisager l'avenir, car on ne fera pas revivre les chantiers. L'association HPSen est bien consciente.

*« Nous avons voulu échanger sans être dans la nostalgie, on a dépassé ça. Maintenant il faut continuer pour préserver ce qu'il reste mais sans en faire une pièce de musée. Il faut avoir l'ambition d'en faire autre chose pour lui donner une fonctionnalité et intégrer l'atelier à la vie de la cité »,* explique Yolande Le Gallo, présidente de HPS.

La discussion a été constructive autour de la table. Chacun y allant de sa proposition pour faire revivre ce dernier vestige du passé industriel de notre ville. Et l'immensité du site donne matière à création. Les idées les plus diverses ont été évoquées.

Pourquoi pas un cinéma ? Cela fait défaut à La Seyne. D'autres optent plutôt pour un lieu de mémoire.

D'autres encore y verraient bien une médiathèque, des restaurants et des commerces... Le site pourrait aussi se prêter à l'accueil des arts du cirque.

Faire de ce bâtiment ancien, un équipement moderne et utile à la ville est possible, à condition de le vouloir. Histoire et Patrimoine seynois en est convaincu : il *« s'offre à La Seyne une chance à ne pas perdre pour revitaliser cette partie de la ville et assurer la liaison entre des quartiers qui se sont longtemps tourné le dos »*.

Mais déjà cette première rencontre marque un progrès.

*« C'est pour nous un début de prise de conscience, souligne Yolande Le Gallo, pour fédérer les énergies »*.

## **Var matin**

21/09/2006

### **L'atelier de mécanique et son avenir**

Dans la salle aimablement prêtée par « Les Chantiers de La Lune » une soixantaine de personnes avaient répondu, samedi après-midi, à l'invitation de l'association « Histoire et Patrimoine Seynois ».

Le thème de cette rencontre était « Comment faire revivre l'atelier de mécanique ? ».

Avec les représentants de quelques associations, de nombreux anciens de cette immense nef se sont retrouvés dans l'assistance.

Présenté par Françoise Manaranche, l'architecte Mathieu Poitevin, maître d'œuvre de la « Friche de la Belle-de-Mai » à Marseille, a développé son travail réalisé sur l'ancienne manufacture à tabac de la cité phocéenne et les aspects *« magiques et vivants des lieux qui portent en eux, une force qui tient à leur utilité passé »*.



Matthieu Poitevin  
et les représentantes d'HPS

**La beauté des Mouissèques**

Dans ses projets marseillais il a souligné son souci de monter des structures ouvertes où espaces publics et privés se côtoient pour des activités culturelles et économiques.

Soulignant la sobre beauté de la bâtisse des Mouissèques, Matthieu Poitevin s'est plu à échanger avec son auditoire des esquisses de projet, des propositions, des suggestions qui partaient d'un musée à des cinémas, d'un théâtre à un cirques jusqu'à un nouveau centre commercial du cœur de ville.

Ces idées lancées avaient toutes l'ambition de faire de cet atelier mécanique, bâtiment du début du XX<sup>e</sup>, le « bâtiment seynois du XXI<sup>e</sup> siècle ».

J. D.

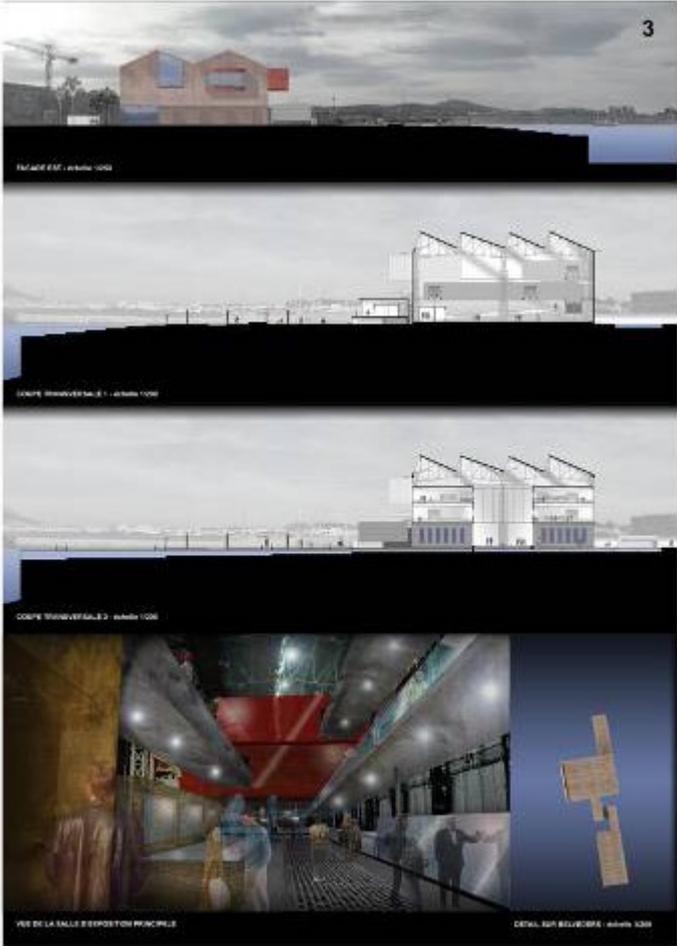
**L'atelier mécanique : projections en chantier,  
15 mars 2007, café 7è vague**



Le 15 mars 2007 a eu lieu au café théâtre «7ème vague », un café patrimoine «l'atelier mécanique, projections en chantier». Au cours de cette soirée, deux films ont été présentés. Le premier, un court métrage réalisé et commenté par Gérard Rinaldi, retrace en filigrane les activités des chantiers et l'espoir déçu de la réhabilitation de l'ancienne menuiserie. Le deuxième, «Forum sur la réhabilitation de l'atelier mécanique » monté par Gilbert Jury, met en valeur les moments forts de l'échange du 16 septembre 2006 dont le thème était «faire vivre l'atelier mécanique » en présence de l'architecte Matthieu Poitevin venu faire part de son expérience sur la réhabilitation de la friche de la Belle de Mai à Marseille. Lors de cette table ronde, le public a pu exprimer ses attentes. Ces différents points de vue ont suscité des échanges où l'assemblée a émis, une nouvelle fois, des propositions telles que cinéma, médiathèque, musée et centre d'archives de la navale, shiplanders...

Pour terminer la soirée, Stéphanie Deyris, architecte, fille et petite-fille d'anciens des ex-chantiers a présenté sa proposition : «Projet de réhabilitation de l'atelier mécanique », démonstration

concrète sur plans et aménagement de l'espace en auditorium, médiathèque, centre d'archives de la construction navale, avec volumes modulables, rampe intérieure, ouverture sur la mer, tout en conservant l'esprit du lieu industriel. Affaire à suivre...



## « Renaissance du passé », par Stéphanie Deyris, architecte



Proposition de requalification du seul bâtiment rescapé de la destruction des chantiers navals de La Seyne-sur-mer.

Ce projet est celui d'un musée de la construction navale, enrichi d'une médiathèque, d'archives de la construction navale, et autres locaux annexes.

Ce projet est le rêve d'une Seynoise, fille et petite fille d'ouvriers des chantiers, qui aimerait se rappeler ce patrimoine perdu.

Stéphanie Deyris



## **Des femmes à l'atelier mécanique**

**Témoignage de Monsieur et Madame « A »**, recueilli par HPS (Yolande Le Gallo et Elsa Guglielmi), à La Seyne-sur-mer, le 17 août 2006.

*La mère de Madame « A » a travaillé à l'atelier mécanique. Nous avons extrait du témoignage de Monsieur et Madame A. ce qui concernait plus spécialement le travail féminin.*

## Structure métallique et pont roulant

[...] Monsieur A entre en 1948 comme ouvrier mécanicien à l'atelier mécanique avec un CAP et un brevet industriel. Il y reste 16 ans puis devient professeur dans l'enseignement technique. Son épouse est la fille d'une ouvrière de l'atelier mécanique.

### **HPS : A quels postes de travail trouvait-on les ouvrières ?**

Monsieur A : C'est là (à la fabrication des ailettes des turbines [...]) que les dames travaillaient. Elles faisaient des petits travaux minutieux. Comme dans l'électronique, ce sont les dames qui font les petites soudures. Il y avait ma belle-mère, elles devaient être au moins 6 ou 7. Il y avait plusieurs personnes entre autre madame B, je ne sais pas si elle est toujours en vie.

« *Elles faisaient des petits travaux minutieux* »

### **HPS : Quand les femmes sont-elles parties de l'atelier mécanique ?**

Monsieur A : A partir du moment où il n'y avait plus assez de travail. D'ailleurs, après, moi aussi, on m'a viré. Quand il y avait une réparation, on allait travailler une semaine, quinze jours parce que des

bateaux à vapeur, il y en avait de moins en moins. A un moment donné, il n'y en a eu plus du tout.

### **HPS : Donc, les femmes ont travaillé dans l'atelier mécanique tant qu'il y a eu des turbines à vapeur ?**

Monsieur A : Oui, en gros je suppose jusqu'à la fin des années 50.

### **HPS : On les employait pour des petits travaux minutieux ?**

Monsieur A : Oui, c'est ça je suppose parce que ma belle-mère, elle est rentrée à la fin de la guerre en 45, 46, à peu près. Avant, elle travaillait, elle faisait un pont roulant à la tôlerie pendant un certain nombre d'années. Elle n'était pas la seule.

Madame A : Et même du début, quand elle est rentrée, elle a commencé à faire l'école de soudure, au décès de papa.

Monsieur A : Elle a travaillé quelques années; après je ne sais pas... On les a toutes ramenées petit à petit. Ces dames étaient employées à la lingerie où elles arrangeaient les vêtements de travail. On les a toutes rassemblées là. Pourquoi, je ne sais pas. Elles étaient 6 ou 7. Alors, cette madame B, il y a quand même quelques années, parce que nous on est allé la voir. Elle était à Six-Fours au foyer Faraud [...]

### **HPS: Et il y a 4 ans, elle avait quel âge, à peu près ?**

Monsieur A : Elle devait avoir 75 ans, loin de 80. Elle était valide puisqu'elle était dans le foyer logement.

Madame A : Maman, ça fait 8 ans qu'elle est décédée, elle n'aura pas pu trop vous donner de renseignements. [...]

### **HPS : C'est là, aux turbines, que vous avez connu votre belle-mère ?**

Monsieur A : Non, je la connaissais avant parce qu'on s'est connu...

Madame A : Quand on s'est connu, moi j' avais 14 ans, et lui il en avait 17.

Monsieur A : Oui, parce que nos mères et nos pères respectifs, ils se connaissaient.

Madame A : Ils étaient amis.

Monsieur A : Nous, on s'est marié en 54, parce que vous savez qu'avant, on se fiançait, puis, on allait faire le service puis, on se mariait après. C'était la tradition.

**HPS : Parlez-moi de votre mère , c'est rare de trouver des femmes à l'atelier. Les femmes travaillaient à la lingerie, elles travaillaient dans les bureaux...**

Madame A : Maman, elle travaillait à la tôlerie, elle menait les ponts roulants.

Monsieur A : Elle a travaillé à l'atelier. Elle ne travaillait pas sur les bateaux, sur la construction. Je me rappelle, au début des années 50, il y avait des femmes qui soudaient à l'arc.

**HPS : C'est étonnant quand même, comment est-elle rentrée, a t-elle fait l'école de soudure ?**

Madame A : Maman, elle est rentrée parce qu'elle est restée veuve. Elle a perdu papa, on était trois. J'avais 10ans, ma sœur 7ans et mon frère 5 ans. Papa est décédé en 44. Je pense qu'elle est rentrée en 45-46, à peu près. Elle a commencé quand on l'avait mise à la buanderie, à laver les bleus. Après, elle a fait l'école de soudure. Elle l'a fait un certain temps.

**HPS : Parce qu'on avait besoin de bras ?**

Madame A : Eh oui, il y avait des femmes qui faisaient l'école de soudure. Il y avait des box et on leur apprenait à souder comme si elles étaient en apprentissage.

Madame A : Après, là je ne sais pas comment ça s'est passé, on l'a mise au pont roulant, à la tôlerie.

Monsieur A : Je suppose qu'on manquait de main d'œuvre, c'était après la guerre. De fait, les femmes qui rentraient, elles étaient veuves.

*« Il y avait des femmes qui faisaient l'école de soudure »*

**HPS : L'école de soudure était payée par les chantiers ?**

Madame A : C'est-à-dire qu'on leur faisait faire ça mais elles étaient payées comme si elles travaillaient.

Monsieur A : L'école, c'était un bien grand mot. On leur apprenait à souder et après, on devait leur donner des petits travaux à faire, pas souder des « machins » sur les échafaudages. Moi, je me rappelle qu'il y en avait plusieurs qui travaillaient dans l'atelier.



Madame A : Maman, après cette école de soudure, elle est allée mener les ponts roulants. Alors, elle montait à l'échelle. Elle était en salopette, bien entendu. Les ouvriers attachaient les grosses tôles. Maman, elle prenait les tôles de là, elle les mettait plus loin. Elle avait toujours peur que ça tombe. En face, il y avait comme un grutier, elle était dans la cabine. Elle avait les manettes. Alors, pour descendre, pour aller à droite, à gauche, je pense qu'elle faisait toute la nef, tout l'atelier. Ce n'était pas elle qui arrangeait les tôles, elle était en haut. Mais dès fois, elle voyait les gars qui le faisaient : « je vous avertis, rangez-les bien parce que ça ne va pas.. ». Une fois, la palanquée de tôles, heureusement qu'il n'y avait personne, ils l'avaient mal amarrée, elle était tombée. Alors, je ne vous dis pas quand elle est arrivée et qu'elle me l'a raconté. Puis, maman, il n'y avait pas longtemps qu'elle avait perdu papa, alors...

**HPS : Votre père, est mort, dans quelles circonstances ?**

Madame A : Il est mort, il avait le diabète. On l'a soigné à l'hôpital de La Seyne, en 42. Puis, on l'a envoyé à Grange Blanche pour l'insuline. Il est mort là bas, le 6 novembre. Quand papa est décédé, on a été évacué dans la Drôme parce qu'il y avait la guerre.

**HPS : Oui, beaucoup de Seynois sont partis par là bas.**

Madame A : Maman, après la tôlerie, elle est rentrée aux turbines.

**HPS : Cela devait être dur pour une femme d'être là, parce que malgré tout conduire, mener ça...**

Madame A : Surtout que maman était aussi grande que moi, peut être un peu plus petite. Mais non, on le lui avait appris, elle le faisait.

Monsieur A : Je crois que l'avantage aussi, c'est qu'elles étaient plusieurs. Au pont roulant aussi, c'étaient surtout des femmes.

Madame A : 4 ou 5, elles étaient.

Monsieur A : Donc, ça faisait quand même, comme on dit, un clan. Et nous, à la mécanique aussi, elles étaient 6 ou 7. Et donc, à un certain moment, il y avait plus de femmes que d'hommes.

Madame A : Puis, les femmes, elles vous chouchoutaient quand vous mangiez. Elles vous chauffaient les gamelles, elles vous faisaient le café.

*« Au pont roulant aussi, c'étaient surtout des femmes »*

**HPS : Les femmes à la cuisine avec le café. La fonction féminine, elles ne s'en lassaient pas ?**

Madame A : Tu te rappelles, toi, celui qui t'appelait Coco ? Alors, dés fois maman quand ça ne marchait pas bien, c'est lui qui lui réglait la machine ; « alors, oui faites comme ça ».

**HPS : Donc, elles étaient un groupe de femmes qui conduisaient le pont.**

Madame A : Elles étaient plusieurs. Au début, elle se faisait du mauvais sang, il y en avait une madame S qui était déjà là depuis quelques temps : « Marie, ne vous faites pas de souci, j'y arrive moi, alors vous y arriverez ». Faut dire qu'elle avait tellement de soucis avec nous trois, moi qui était l'aînée.

**HPS : Elle arrivait à bien vivre avec ce salaire ?**

Madame A : On faisait avec ça, le salaire et les allocations.

**HPS : Elle faisait des heures ?**

Madame A : Au pont roulant pas tellement mais aux turbines, oui.

**HPS : Et vous vous avez fait beaucoup d'heures ?**

Monsieur A : Moi, j'en ai fait, des nuits des fois.

Madame A : Puis, vous faisiez aussi, 12 heures par jour.

Monsieur A : À la fin, on travaillait 12 heures, oui, à une certaine époque oui.

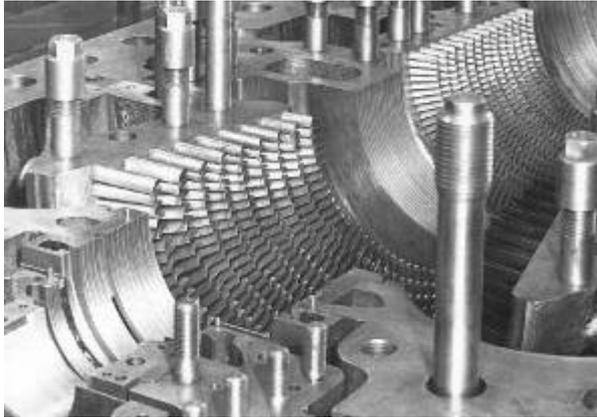
Madame A : Elle, elle partait de 7 à 7.

Monsieur A : Si non, on faisait les 2/8.

Madame A : Maman, elle préférait faire de 5 heures à 1 heure parce qu'après l'après midi, elle était chez nous pour s'occuper des petits. Elle faisait une deuxième journée.

Monsieur A : Après, à la fin des années 50, elle s'est occupée du courrier.

Madame A : Après 50, 60 oui, ils l'avaient mise au courrier à la porte principale.



Les ailettes

**HPS : Elle avait quel âge à l'époque, à peu près ?**

Monsieur A : Elle a eu 60 ans en 68, ce n'est pas difficile, elle avait 8 ans de moins. Donc, elle a fini là, elle faisait le tri du courrier.

Madame A : Puis, il y avait un gars avec une voiture qui le portait dans les ateliers. Tandis que ta mère, elle faisait tout à pied. De cette porte principale, elle faisait à pied jusqu'aux Mouissèques. Elle portait tout le courrier, les plans.

**HPS : On revient à l'atelier mécanique et votre mère, ainsi elle chouchoutait ces ouvriers ?**

Madame A : Toutes, même les autres dames, il n'y avait pas que maman, toutes.

**HPS : Elles leur faisaient la cuisine ?**

Madame A : Non, c'est-à-dire que chacun portait son repas.

Monsieur A : c'est quand on faisait 12 heures et donc, on mangeait sur place.

Madame A : Après, il y en avait qui faisaient le café. A ceux qui fumaient, elles donnaient les cigarettes, des bonbons.

Monsieur A : Il y avait des jeunes, elles les ravitaillaient en cigarettes.

**HPS : Votre mère aussi à travaillé aux chantiers ? Qu'est ce qu'elle faisait ?**

Monsieur A : Oui, elle faisait le courrier, elle est rentrée en 1940 parce que mon père est mort en 39.

Madame A : Au mois de février, je le sais parce qu'elle me l'a toujours raconté : il avait neigé, gelé, il faisait un froid de canard quand elle est allée passer la visite médicale.

Monsieur A : Après, je ne sais pas quand elle a quitté parce qu'après on l'a mise à la reproduction. Je sais qu'elle a fini là, au tirage des plans jusqu'à la retraite.

**HPS : Et votre mère, à l'atelier mécanique, elle trouvait que le travail était dur ?**

Madame A : Non, ce n'était pas ça, ce n'étaient pas des travaux durs.

Monsieur A : Normalement, c'étaient des travaux où elle était assise ou alors il y avait même des machines qui étaient réglées, automatiques. Elle pouvait s'asseoir. Il n'y avait pas des travaux de force.

Madame A : Mais, comme elle faisait les pièces, elle avait de la limaille un peu dans les doigts, des choses comme ça.

Monsieur A : Alors, dés fois, elle se mêlait un peu les doigts.

*« Ce n'étaient pas des travaux durs »*

**HPS : Elle n'a jamais eu d'accident ?**

Monsieur A : Dans l'atelier, non. D'ailleurs, là où on travaillait, il n'y en avait pas.

Madame A : Je crois qu'une fois on lui a coupé l'alliance. Il me semble, c'est tout. Non, ça s'est toujours bien passé.

Monsieur A : Moi, je réglais les machines, les dames, elles, avaient des barres. Elles avançaient une barre et puis elles embrayaient quelque chose et ça marchait, puis, ça

revenait. Puis, elles repoussaient la barre. D'une barre, on faisait des petits morceaux. Quand la barre était finie, on en mettait une autre. Il fallait compter. Après, naturellement, il fallait nettoyer la machine parce que c'était plein de limaille. Mais entre les machins, elles pouvaient s'asseoir, elles n'étaient pas obligées de surveiller.

Madame A : Mais là, les dames, elles étaient en blouse. Elles n'avaient plus les pantalons. Les pantalons, c'était pour les ponts roulants, les choses comme ça.

**HPS : Elle avait donc un travail répétitif ?**

Monsieur A : Oui, c'était un travail répétitif. Il y avait parfois des milliers de trucs à faire, comme ça, les petites ailettes.

**HPS : Mais, alors pourquoi avoir quitté l'atelier mécanique, c'était un choix ?**

Monsieur A : Non, il n'y avait plus de travail. A la fin des années 50, on a fait ce qu'on appelle l'ailettage pour les deux porte-avions, le Foch et le Clemenceau qui étaient en construction. Alors, pour les deux porte-avions, ils avaient fait une rechange, comme ils avaient une rechange d'hélice, d'ailleurs c'est le dernier gros travail qu'on a fait. Après, c'était ponctuel, s'il y avait une réparation, on détachait deux ou trois gars. Ils montaient à l'ailettage, ils le faisaient et ils redescendaient à l'atelier travailler. C'est parce qu'il n'y avait plus de travail. La vapeur a fini.

*« On a fait ce qu'on appelle l'ailettage pour les deux porte-avions, le Foch et le Clemenceau »*

**HPS : Ce pourquoi elles étaient employées n'existait plus.**

Monsieur A : Ni pour elles, ni pour les autres, ni pour tous ceux que nous étions. Notre collègue on l'avait mis à l'outillage.

Madame A : On vous a placée à droite et à gauche.

**HPS : Donc, votre mère, a été placée dans les bureaux, puisque le tri du courrier se faisait dans les bureaux.** Madame A : Ça dépendait de la direction, ce n'était plus l'atelier.

Monsieur A : C'est-à-dire qu'il y avait quelqu'un qui lui amenait le courrier de la poste alors, elle faisait le tri, elle faisait les petits paquets.

Madame A : Il y avait les casiers, il y avait les ateliers, il y avait la direction.

Monsieur A : Elle préparait, puis il y avait un gars avec une petite voiture qui prenait tout.

Madame A : Il passait dans chaque atelier, il ramenait ce qui devait partir à la direction, ou on faisait partir par la poste.

Monsieur A : C'était un travail de triage.

**HPS : Et les autres dames qui ont travaillé avec elle, qu'est ce qu'elles sont devenues ?**

Madame A : Là, ça fait un moment parce qu'il y en a beaucoup qui sont décédées.

**HPS : Après, quand elles sont sorties de l'atelier mécanique, où est ce qu'on les a mises ?**

Monsieur A : Je sais que la fameuse B, on l'avait mise à la reproduction puisque tu l'as retrouvée quand tu es rentrée.

Madame A : Madame B de là, elle est partie faire la cantine. Après, je ne sais pas s'il y a eu une diminution des effectifs, ou un changement de société. Mais ils l'ont mise au courrier, à la direction. Après, elle a eu un accident quand moi je suis rentrée, on m'avait prise pour la remplacer parce qu'elle avait eu un accident de vélo moteur. Elle est restée trois mois. Après quand, elle est rentrée, je lui ai dit : « madame B, vous rentrez moi, je vais voir le chef je vais lui dire que vous êtes là, pour moi, c'était provisoire ». Après avoir vu le chef, elle me dit : « Francine, vous restez » ; « je vais au tirage des plans ». Parce que là, il fallait faire signer le courrier aux ingénieurs. Quand ils recevaient des gens, il fallait leur faire du café, leur porter des boissons. Il y avait des fois, le directeur quand il faisait une grande réunion, des fois le midi, il fallait faire des sandwichs et elle ça ne lui plaisait pas. Je suis rentrée là, en 69, quand maman est partie. Je suis rentrée quelque temps après. On m'a mise en préretraite, en 1987 parce qu'alors on commençait à mettre les gens dehors. [...]



**Bâtiment administratif et de la direction dit la Rotonde**



**HPS : Quand êtes-vous rentré à l'atelier mécanique ?**

**E L :** En Juillet 43.

**HPS : En Juillet 43, vous êtes rentré directement ?**

**E L :** En Juillet 43, quand je suis arrivé aux chantiers j'étais au montage machine on travaillait pour les Allemands. Je sortais de l'école d'ajustage. Dans la darse il y avait une péniche. Le chef d'équipe m'a dit : « tu vas y aller pour démonter le moteur ». J'ai répondu que je ne savais pas le faire. A 17 ans, démonter un moteur, vous ne savez même pas ce que c'est qu'un moteur. « Bon, ça va, tu iras à bord ».

J'ai rejoint l'équipe à bord d'un bateau de guerre, un torpilleur, la *Bayonnaise* qui avait été sabordé et renfloué. Le travail dans le local machine consistait à démonter tout le matériel : vannes, tuyauteries pour les repérer par des étiquettes en acier, puis les expédier à l'atelier de tuyauterie pour leur faire subir un bain de passivation pour éliminer le sel de mer accumulé pendant le sabordage et les dépôts de rouille. La plupart de ces vannes partaient à la mer et la pose des étiquettes pour repérage, erronée. On prenait le temps pour faire ce travail.

## **Témoignage d'Emile Lorenzini**

recueilli par HPS

(Andrée Bensoussan et Yolande Le Gallo), le 11 août 2006, à La Seyne-sur-mer, en présence de Madame Lorenzini.

Texte relu et corrigé par  
Emile Lorenzini

*Emile Lorenzini a fait toute sa carrière à l'atelier mécanique. Entré comme ouvrier ajusteur pendant la Seconde Guerre, il part en préretraite en tant que contremaître. Il décrit de façon très précise l'état de l'atelier mécanique au lendemain de la guerre et raconte sa riche expérience à l'intérieur et à l'extérieur de l'entreprise.*

Le chef d'équipe disait : « Démontez-moi au moins un tuyau pour que les Allemands quand ils montent à bord ne voient pas tout le temps la même chose ».

**HPS : De quelle école êtes-vous sorti et avec quelle formation ?**

EL : L'école Martini, avec un CAP d'ajusteur et un BEI (Brevet d'enseignement industriel).

**HPS : Vous aviez un bon niveau parce qu'un BEI, c'était un bon niveau.**

EL : Il n'y avait que ça avec ceux qui faisaient une quatrième année pour avoir un CAP dessinateur.

**HPS : Vous aviez quel âge quand vous êtes sorti de l'école ?**

EL : J'avais 17 ans. Au chantier, il y avait l'apprentissage mais sortant de l'école Martini, nous étions tout de suite embauchés aux chantiers [...]

**HPS : L'atelier mécanique a-t-il été reconstruit à cette époque-là ?**

EL : Oui, je ne sais pas si vous l'avez visité. Avez-vous vu les ponts comment ils sont tenus avec des pylônes en béton ? Le portique où sont posés les rails de roulement des ponts entre la première et la deuxième nef, est soutenu par des piliers en béton armé, sauf un pilier en acier à côté de l'emplacement où était le grand tour vertical. Ce pilier est celui d'origine, seulement la charge explosive de ce pilier n'a pas fonctionné, sans cela le portique et les ponts se seraient écroulés. On a soudé des goussets aux quatre coins en haut des piliers détruits. Le service charpentage a appuyé sur ces goussets des bigues (épointilles) en appui sur des languettes (coins en bois) sous le commandement d'un chef charpentier et sous la surveillance du service entretien, quatre charpentiers par pilier et en cadence au coup de sifflet enfonçaient les languettes pour la rectitude du portique qui avait flambé. Ensuite ferrailage, coffrage, coulage béton, un pilier après l'autre.

**HPS : Tous les murs étaient par terre ?**

EL : Non, par endroit suite aux explosions, il y avait des dégâts. Il n'y avait plus de toiture. C'était une toiture avec des fermes, sur ces fermes il y avait des planches et sur ces planches étaient placées des tuiles. En attendant la remise en marche des ponts roulants et pour approvisionner les machines en état de marche, il a fallu installer des filins sur les fermes pour y accrocher des palans servant à la manipulation des pièces sur les machines. Coup de chapeau à deux voltigeurs Marius et Eugène, mes amis qui ont installé des filins à 15 mètres de haut avec un maximum de sécurité. L'hiver 44 il n'y avait plus de toiture, il avait neigé, on travaillait sous la neige. Chaque poste avait sa petite toiture mais dans l'atelier on était sous la neige. C'était à ciel ouvert, il faisait froid, on se chauffait avec des braseros.

*« L'hiver 44, on travaillait sous la neige »*

**HPS : Est-ce que l'atelier mécanique a été refait depuis la fin de la guerre ?**

EL : Oui, il y a eu des modifications.

**HPS : Quand je l'ai visité, il y a quatre ans, il y avait encore le tour vertical. J'avais l'impression que l'atelier était neuf à l'intérieur.**

EL : Oui, il l'était. Il avait servi la dernière fois pour faire les hélices du Charles De Gaulle. Il était entretenu, on remplaçait, on repeignait. Le service entretien faisait son travail.



**HPS : Le gros de ce qui a été refait, vous le situez à peu près quand ? Dix ans après la guerre ?**

EL : [...] L'atelier a été constamment en évolution pour suivre les besoins nouveaux qui se créaient selon la demande des marchés [...]

**HPS : Il y a trois nefs.**

EL : La troisième nef, on appelait ça les petites machines [...] Elle a subi beaucoup de modifications par rapport à ce qu'elle était en 1944, l'installation de machines nouvelles : petites fraiseuses, étaux limeurs, tours moyens, etc ; un atelier outillage, la construction d'un local pour l'armement marine. Côté ouest, le nouvel atelier ailettage a remplacé celui côté Est qui n'était plus adapté aux nouvelles turbines. Un local d'anodisation pour le lancement marine a été accolé à la nef côté ouest face à la mer et un service entretien électrique et mécanique installé à l'étage.

*(Mme Lorenzini précise que l'allongement côté est s'est fait après 1950 car, avec sa famille, elle a connu le petit port des Mouissèques qui alors a été comblé)*



Le petit port des Mouissèques avant l'extension de l'atelier

**HPS : Quand vous dites, j'ai appris le métier « les turbines », c'était quoi exactement ? (Emile Lorenzini a commencé sa carrière à l'atelier d'ailettage puis a travaillé sur les turbines).**

EL : [...] On avait beaucoup de travaux à faire à l'extérieur sur les bateaux en réparation. Je passais beaucoup de temps dehors pour réparer les bateaux et puis j'allais à l'atelier m'occuper de tout ce qui avait trait aux turbines.

**HPS : C'était où exactement votre atelier d'ailettage, ça se situait dans quelle nef ?**

EL : Dans la troisième nef mais à l'étage, côté Ouest [...]

**HPS : Ensuite vous avez progressé dans la hiérarchie ?**

Mme L : Il a été maître ouvrier en 1957 et chef d'équipe P2 en 1961.

EL : Ayant été remarqué comme occupant le chantier en mai 68, on m'a fait dire par mon chef d'atelier que j'attendrai l'année suivante pour passer contremaître 1<sup>er</sup> échelon.

Mme L : En 1970, il est passé contremaître 1<sup>er</sup> échelon.

**HPS : J'aimerais connaître l'ensemble de votre carrière avec les postes que vous occupiez ?**

*Commentaire de photos*

EL : Là, je suis dans la mer des Caraïbes en train de réparer un pétrolier, entre Aruba et Le Cap. Là c'est en Russie, à Grozny. Ça c'est en 1980, on avait une licence américaine "Général Electric", on avait eu dix bateaux à faire, dix méthaniers. On a dû les faire en deux ans et demi. Là, c'était mon poste de travail avec le poste d'essai des turbines parce qu'on les montait à terre. On les préparait, on les mettait sur la plate-forme et on faisait les essais vapeur. Quand les essais étaient terminés, on descendait la turbine et on l'expédiait. Ça c'était les turbines terrestres, celles qui étaient pour le bord partaient directement sur les bateaux.

**« Dix bateaux en deux ans et demi »**

**HPS : C'était à quelle époque ?**

EL : Pendant les années 1975 à 1980, à la fin de ma carrière [...]

**HPS : L'atelier mécanique, au moment des grèves, était-il le fer de lance ou au contraire plutôt à la traîne ?**

E L : Le fer de lance pour ne pas sortir, surtout les agents de maîtrise. A l'époque c'était Dimo le délégué qui était à la mécanique.

**HPS : Dimo était à la mécanique ?**

E L : Oui, parmi les ouvriers ça suivait. Par contre en 1966, à cause de la menace de fermeture des chantiers directeur, ingénieurs, maistrance ont participé à la marche sur Toulon [...]

**HPS : Ensuite après ce retard dans votre carrière, quelle a été la progression ?**

E L : Je suis passé contremaître deuxième échelon et ça s'est arrêté là, malgré de nombreuses promesses pour passer CCM (chef contremaître).



**HPS : Vous y étiez jusqu'à la fin des chantiers ? Vous êtes parti quand exactement ?**

E L : J'ai été mis en préretraite en licenciement économique au mois d'août 1981.

**HPS : Donc, c'était avant la toute fin des chantiers ?**

E L : On mettait pas mal de gens à la porte sous l'appellation « les bras cassés ».

Mme L : Là il y a eu des injustices.

E L : Moi-même j'ai été victime d'une injustice, dès mon arrivée à l'atelier des turbines pour m'être attiré l'inimitié d'un chef d'équipe.

Après mon stage de brasage des ailettes, j'avais le choix, soit retourner au montage des machines ou rester à la mécanique, je suis resté à la mécanique. Le contremaître m'a dirigé sur une équipe qui grattait la rouille sur de vieilles turbines. M'étant adressé à un jeune ouvrier je lui ai demandé « s'il faisait toujours ça », il m'a répondu : « je ne fais que ça ». Je suis retourné voir mon contremaître à qui j'ai demandé de changer d'équipe ou de retourner au montage des machines. Le contremaître a compris ma démarche et m'a changé d'équipe, ce qui a fortement déplu au chef d'équipe qui m'en a tenu rigueur jusqu'à sa retraite trente ans plus tard [...]

**HPS : Qu'est-ce que c'est l'ailetage ?**

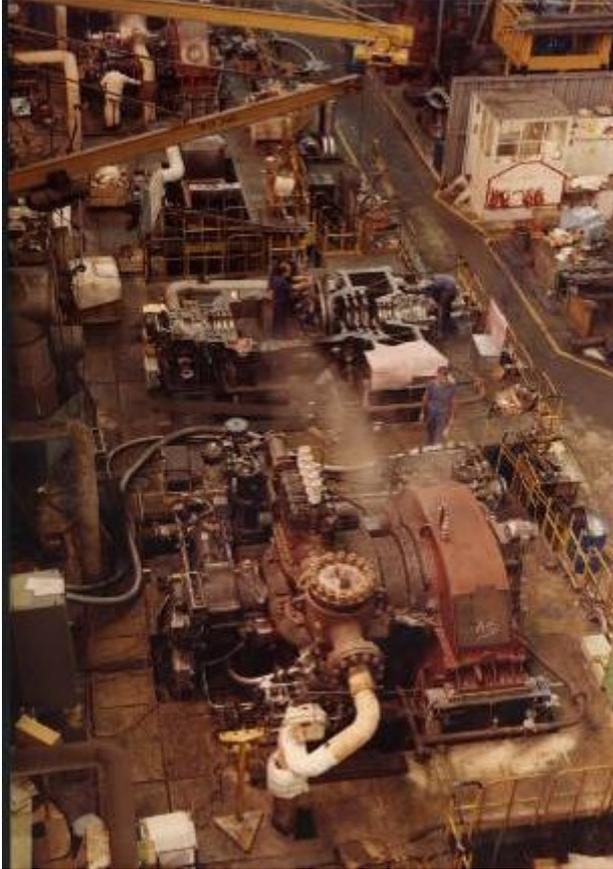
E L : C'est un atelier où on confectionne des ailettes pour les turbines.

**HPS : Vous les fabriquiez pour les bateaux mais pas seulement pour eux ?**

E L : Bateaux et turbines terrestres, les raffineries, je les ai toutes faites : Esso Berre, Esso Port-Jérôme, Elf Union Feyzin, Antar Valenciennes, Lacq Pau, Berre Lavera, les usines Michelin [...]

**HPS : Il y avait combien de personnes à peu près qui travaillaient à l'atelier mécanique ?**

E L : Entre 350 et 400 personnes jour et nuit.



Les turbines

**HPS : Une équipe, c'était combien de personnes ?**

EL : Une équipe ça variait selon le travail, ça pouvait être quatre, cinq ou douze personnes. Moi en tant que contremaître j'avais trois chefs d'équipe, en tout une quarantaine de personnes.

**HPS : Comment avez-vous vu évoluer cet atelier techniquement tout au long des 40 ans de carrière ?**

EL : [...] Avant beaucoup de choses se faisaient à la main avec l'aide de machines qui sont devenues de plus en plus perfectionnées jusqu'à rendre les pièces pour ainsi dire terminées.

**HPS : Ce qui est caractéristique des chantiers c'est qu'ils étaient capables de s'adapter à la commande. S'ils ne savaient pas faire on savait qu'aux chantiers de La Seyne ils sauraient faire.**

EL : Oui. Par exemple quand on avait à faire une réparation sur un bateau à l'extérieur et que l'on n'avait pas les matrices correspondant à leurs turbines, on les fabriquait pour pouvoir prendre le marché. Nous avons fait les ailettes du Foch et du Clemenceau. Il a fallu combiner avec le bureau d'essai pour faire les ailettes une après l'autre, vu la précision des plans.

**HPS : Où était ce bureau d'essai dans l'atelier mécanique ?**

**Commentaire de photos**

EL : A l'étage. Vous voyez, le bureau, si on regarde comme ça, il était par ici, côté Est.

**HPS : Côté Est au même étage ; quand vous dites à l'étage, il n'y avait pas de plafond ?**

EL : Non, il n'y avait pas de plafond, c'était l'atelier, ça s'avancait. L'atelier finissait, il y avait des vestiaires. Il y avait le chef de contrôle, c'était tout fermé, il y avait des bureaux, il y avait le secrétariat. Il y avait l'atelier de fabrication, l'atelier de répartition. Quand vous rentriez dans l'atelier, c'était au fond. C'était un étage. Il y avait une baie vitrée, c'est

tout, c'était juste le fond. Ça faisait pour ainsi dire un L. Là, ça ne se voit pas mais il faut le voir sur site.

**HPS : Là par exemple, on est au niveau du sol ?**

E L : Là, c'est la première et deuxième nef. Vous voyez les fameux pylônes qui ont été refaits.

**HPS : Première et deuxième nef, c'est au niveau de la hauteur que j'ai du mal à imaginer.**

E L : C'est le sous sol. Le premier étage, il n'y a rien, ce que vous voyez là c'est l'armature qui va sous le pont et le pont roulait dessus.

**HPS : Ça, ça se situe comment par rapport à ça ?**

E L : Vous voyez ces turbines pour ainsi dire, elles sont là.

**HPS : Là, par exemple, la photo elle est prise du premier étage ?**

E L : Non, elle est prise du pont roulant parce que c'est tellement large !

**HPS : Il y a un pont qui roulait pour porter les pièces ?**

E L : Trois ponts par nef.

**HPS : C'était énorme.**

E L : Ils avaient deux crochets, un crochet de 30 tonnes et un crochet de 60 tonnes.



Structure métallique et pont roulant

**HPS : Donc, les pièces arrivaient par des palans, ça descendait vers vous.**

E L : Il y avait un pontier à chaque pont. Moi, j'en avais un en permanence avec tout ce que j'avais comme matériel ! Disons que la plupart des turbines qui étaient usinées dans l'atelier, ça venait chez moi sur les palettes pour faire le montage. Là aussi, parce qu'avant l'atelier s'arrêtait là. Là, j'avais deux bureaux, un là et un autre là. Là, derrière, ils avaient fait le fond de l'atelier de lancement marine pour faire les tubes des sous-marins. Les bureaux sont par là. Le bureau c'est juste un étage.

*« On a fait les ailettages du Foch et du Clemenceau »*

**HPS : Pour les conditions de travail, est-ce qu'il y avait énormément de bruit, comment y vivait-on ?**

EL : Oui, il y en avait. On est devenu sourds pour la plupart, quand je vois les collègues. Il y avait du bruit avec les machines qui tournaient. Quand on montait les ailettes sur les rotors, on y allait au marteau. Les coups de marteau, ça en fait du bruit !

**HPS : Vous n'aviez rien pour vous protéger les oreilles ?**

EL : Non, on n'avait rien du tout. On n'avait pas de gants «tu travailles avec les gants, qu'est-ce que tu fais avec les gants, tu ne peux pas travailler ».

**HPS : C'est comme avant quand ils montaient sur les bateaux sans rien, après ils ont eu des harnais ou des barrières de sécurité mais à cette époque-là, il n'y avait rien du tout.**

EL : Le casque, on ne l'avait pas.

**HPS : Quand vous avez travaillé, vous avez commencé par travailler sans gants, est-ce que vous vous souvenez de l'évolution de ces protections, le casque vous l'avez porté ?**

EL : À la fin, mais au début on ne l'avait pas. Souvent on allait à Marseille avec l'équipe même les derniers temps où je suis resté au chantier. Je suis allé voir un bateau qui était encore à La Ciotat. Il y avait l'entreprise de la SPAT à Marseille, c'était une très grande boîte de réparation des bateaux. Nous, on était spécialistes des turbines et ils faisaient appel aux chantiers. Je partais avec mon équipe mes gars n'en revenaient pas parce que les autres avaient tous des gants mais nous, au chantier, on n'avait rien du tout. Eux, s'ils n'avaient pas les gants, les ouvriers ne travaillaient pas,

**HPS : Est-ce que vous avez assisté à des accidents à l'atelier mécanique ?**

EL : Oui, mortels, il y a toujours eu des accidents mortels.

*« Il y a toujours eu des accidents mortels »*

**HPS : Vous en avez connu malheureusement combien ?**

EL : Moi, j'en ai vu trois dans l'atelier mécanique. Le dernier, c'était un copain d'école, il est resté sous un palan qui s'est décroché.

*« Cet ouvrier c'était B. B., mon copain d'école »*

**HPS : L'accident mortel, c'était dû à quoi ?**

EL : L'un travaillait sur une perceuse et dès fois, on attache les pièces avec des cales, des V. C'est des choses en fonte pour fixer les pièces. Cette cale en V, elle a basculé et le type est resté dessous. Un autre, c'était un électricien qui réparait les ponts. C'était un nouvel électricien il sifflait tout le temps. Quand il était sur le pont pour réparer les treuils, l'électricité. Un grand panneau en tôle avec deux poignets fermait l'endroit avec le moteur. Ça forçait, il a tiré d'un coup et il est parti en arrière. Il est passé par-dessus la rambarde à 12 mètres de haut. C'est le panneau qui l'a fait basculer, il n'a pas lâché. Le troisième, c'est la chute d'un palan électrique, d'une potence, charge maximum. Ils étaient trois, ils travaillaient sur une grosse pièce posée sur des vis à rouleaux. Normalement, avec le palan, c'était pour la faire tourner. Ces ouvriers perçaient, fixaient des genres d'ailettes sur cette pièce cylindrique. Le palan servait à faire tourner cette pièce qui était plus lourde que la charge de la potence, mais étant sur des rouleaux il n'y avait pas d'effort. Le palan a une chaîne pour guider manuellement celui-ci sur la potence. Personne ne s'en est rendu compte, la chaîne s'est prise dans les ailettes. Quand il a fallu faire tourner la pièce, l'effort s'est fait sur la chaîne. La potence plus faible que la charge s'est soulevée, le palan s'est décroché, il est tombé sur la tête de l'ouvrier. Je passais à ce moment-là, j'ai été convoqué à la gendarmerie pour témoigner. Cet ouvrier c'était B. B., mon copain d'école.

**HPS : Les soins étaient donnés à la clinique ?**

E L : Les soins oui, mais après suivant la gravité, il fallait aller à l'hôpital. Un petit bobo, un coup d'arc, on lui met du collyre [...] Il y avait les services pompiers. Ça évoluait comme ça. On avait un bureau d'études, il y avait des bons ingénieurs.



La clinique des chantiers

**HPS : Est-ce que l'atelier mécanique avait une vie particulière ? Pour les 400 qui y vivaient, est-ce qu'il y avait des liens, une solidarité, comment était l'ambiance de travail ?**

E L : Non pas de vie particulière, de l'amitié avec certains oui. De la solidarité dans le boulot oui, ça arrivait souvent. Après bien sûr comme partout il y avait des frictions [...]

**HPS : De la compétition entre les équipes à l'atelier mécanique ?**

E L : Pas de compétition entre les équipes, chacune ayant son travail propre. Au bout de quarante ans quand on fait le bilan de la vie aux chantiers, on peut dire qu'il est positif malgré les soucis du travail, aussi bien en atelier qu'en déplacement. On a passé de très bons moments [...]

**HPS : Il y avait huit femmes qui travaillaient, qui se trouvaient dans l'atelier mécanique ?**

E L : Huit femmes, elles travaillaient sur les machines qui faisaient les ailettes [...]

**HPS : Ce qui est frappant c'est l'importance de la hiérarchie, c'est-à-dire l'importance du chef d'équipe ou du contremaître, vous dites, il a barré cet ouvrier. C'est l'importance de ces gens, du contremaître par rapport à l'ouvrier, quel est le rôle de l'ingénieur, le cadre supérieur ?**

E L : Moi, mon ingénieur, il ne s'est jamais occupé de moi. Il me faisait entièrement confiance. Lorsqu'il y avait des réunions sur les chantiers, il me passait la parole. Par exemple j'ai pris la défense d'un très bon ouvrier qui ne pouvait pas faire 12 heures de travail. Il avait des problèmes familiaux, des enfants, une femme de santé précaire, il fallait qu'il soit le plus présent possible à son domicile. Pour cela il était barré, jamais récompensé et il ne se plaignait pas. Je me disputais pour faire remarquer que lui en une journée normale, il abattait autant de travail qu'un autre ouvrier en 12 heures. Avec le temps et mon intervention auprès du chef d'atelier cet ouvrier est passé chef d'équipe. J'étais en préretraite lorsque je suis retourné voir l'ingénieur pour ne lui dire de ne pas l'oublier, il est finalement passé contremaître.

**HPS : Vous dites que Dimo était là, est-ce qu'il intervenait pour des conflits comme ça, de carrière ou ce n'était pas trop le rôle du syndicat d'intervenir pour réparer telle ou telle injustice ?**

E L : Si, mais moi pour ces histoires-là, au syndicat, je n'en parlais pas.

**HPS : Mais, quand il y avait manifestement un blocage de carrière, est ce que ça arrivait que Dimo intervienne, avec succès ?**

E L : Oui, surtout avec les ouvriers.

**HPS : Jules Roche était à l'atelier mécanique aussi ?**

E L : Il a débuté à Roche, c'était un manoeuvre, un pisteur de l'atelier de répartition. Il allait au Podium, il y avait un petit podium à l'atelier 3è nef, où il portait les plans aux équipes. Il montait et descendait beaucoup et il a fini directeur.

**HPS : Il est toujours en vie ?**

Mme L : Paraît-il, nous on ne l'a pas revu.

**HPS : Comment l'atelier mécanique était-il considéré dans l'ensemble des ateliers des chantiers ?**

E L : C'est un des plus importants. On faisait de tout, on travaillait pour le nucléaire, on travaillait pour la Marine, on travaillait pour l'installation terrestre.

**HPS : Traditionnellement, que ce soit l'ajustage, la mécanique puis l'électromécanique, c'étaient les métiers de la métallurgie, les métiers les plus prestigieux, les plus considérés ?**

E L : Oui, il y avait des chars d'assaut, on usinait les fameux AMX. L'atelier c'était le plus important, à mon avis parce qu'on y faisait tout. Après il y avait la grosse chaudronnerie aussi où on faisait les chaudières, c'était aussi des ateliers importants.

**HPS : C'est un travail de précision, la mécanique, l'ajustage et puis à côté de ça vous aviez la chaudronnerie.**

E L : Il y avait la tuyauterie, on avait tout ce qu'il fallait pour la construction navale.

*« L'atelier mécanique ç'est un peu plus prestigieux »*

**HPS : Est-ce que ce n'était pas l'atelier le plus prestigieux des chantiers ?**

E L : Pour moi, oui.

Mme L : On avait besoin de tous, ce n'est pas ça mais au point de vue de l'extérieur la renommée, c'était d'être à la mécanique, l'atelier mécanique c'est un peu plus prestigieux.

E L : Des visiteurs, il y en avait beaucoup qui venaient. Le chef d'atelier en vérité, il ne comprenait rien aux turbines. Il venait me voir et me disait : « demain, on a une visite, alors explique-moi un peu, cette turbine, celle-là, elle marche à tant... ». Je lui expliquais tout. Le lendemain, il y avait les visites, ça se passait très bien.

**HPS : Les visites, c'était des armateurs qui commandaient ?**

E L : Non, il y avait aussi des jeunes à qui on faisait visiter et dès fois c'était des armateurs.

**HPS : Les futurs clients... Est-ce qu'une visite était quelque chose d'exceptionnelle ou ça arrivait souvent dans la semaine, par exemple ?**

E L : Ça arrivait souvent qu'il y ait des visiteurs.

Mme L : C'est-à-dire, d'après ce que je comprends, ça devait être des gens qui travaillaient dans des usines comme ça qui occupaient un poste proche.

E L : Qui venaient pour le savoir faire. Comme quand j'étais en Allemagne. Je suis allé voir comment ils travaillaient pour faire les turbines. J'ai fait un stage, je prenais des notes.

**HPS : Avez-vous eu beaucoup de visites comme ça venant de l'étranger ?**

E L : De l'étranger, non pas trop. A part, si on faisait la turbine pour eux.

Mme L : Lesquels étaient les plus embêtants, justement tu disais : « eux ils sont embêtants quand ils viennent ».

**HPS : C'étaient qui alors les clients les plus tatillons ?**

E L : Les Russes, les Chinois.

**HPS : Les Russes et Chinois venaient vous voir ?**

E L : Les Russes étaient plusieurs. Il fallait que tout le monde soit d'accord. A l'atelier, pour les Russes, je n'ai fait qu'une turbine, pour Groszny. Je suis allé la mettre en route. Je suis resté plus que ce qu'il le fallait parce qu'ils n'étaient jamais prêts pour la mise en route.

**HPS : On vous avez proposé de partir là-bas ?**

Mme L : Pour un an.

E L : C'était une grande boîte qui allait s'ouvrir à Paris, la sofrave comme ils étaient contents du travail que j'avais fait à Groszny, ils m'ont demandé d'y aller.

**HPS : Ils vous détachaient carrément ou c'était en délégation ?**

Mme L : On l'aurait prêté ou loué.

**HPS : Dans l'atelier mécanique on a fait des propositions comme ça à plusieurs personnes ?**

Mme L : A ta connaissance est-ce qu'on l'a fait à plusieurs personnes? Parce que justement ça le faisait bisquer. On lui demandait toujours à lui de partir, il leur disait : « Il faut former des jeunes pour la relève. Donnez-moi quelqu'un que je mette au courant pour ce poste-là.

E L : Je partais dès fois avec une équipe pour installer une turbine. Quand c'était fini, on la rapatriait au lieu de la laisser sur place ce qui était plus intéressant.

Mme L : Les autres partaient pour huit jours et lui il restait un mois.

E L : Je devais partir pour trois jours sur un pétrolier qui devait rejoindre Le Cap en Afrique du Sud.

Le lundi matin l'ingénieur est venu à la maison pour savoir où j'étais.

Mme L : Une fois aussi, il est parti à Valenciennes, c'était au mois de juin. Au téléphone tous les jours il me disait : « je pars demain ».

E L : Il y avait tout le temps du retard, ce n'était pas moi, c'était l'installation, c'était l'engineering qui n'était pas prêt. A la fin, j'ai dû redescendre pour prendre des vêtements d'hiver et je suis rentré en octobre.

Mme L : Disons que mon mari a beaucoup travaillé, a fait beaucoup d'heures de jour et de nuit. A la maison nous n'avons jamais manqué de rien. Ma fille a fait des études. Nous avons deux enfants. On a été les premiers à avoir la télévision en janvier 1959, « La voix de son maître, Pathé Marconi ». Il ne nous a jamais rien manqué par son travail. Combien tu faisais de nuit dans la semaine dès fois ?

E L : Vous aviez 12 heures par jour ou de nuit donc, ça faisait 72 heures par semaine.

**HPS : Ça c'était à quelle époque ?**

E L : Quand ça a repris comme il faut. Il fallait faire les 3/8 sur certaines machines. Il arrivait dès fois que tout en faisant 12 heures il fallait faire une nuit ou le dimanche matin.

Mme L : Je compare les feuilles de paye, quand il est parti en 1981, il gagnait à peu près dans les 10 000 francs par mois. En comparaison les retraites ont très peu évolué.

**HPS : Là, je dévie un peu parce qu'on fait aussi parallèlement un travail sur les femmes des chantiers, vous dites, vous, la carrière de votre mari, ça a rythmé votre vie ?**

Mme L : Tout à fait, on habitait près des chantiers.

**HPS : Vous habitez où exactement ?**

Mme L : Au quartier des Mouissèques. Mon mari n'avait que la route à traverser. Souvent j'apportais le repas à la petite porte des turbines.

**HPS : il y avait pourtant une cantine non ?**

E L : Oui il y avait la cantine. Pour ceux qui travaillaient la nuit, c'était fermé, ils se portaient le repas.

Mme L : Peut-être pour les femmes qui travaillaient ou qui habitaient loin. Mais moi j'ai toujours participé. Même pour les réveillons de Noël ou le jour de l'an. Les autres sortaient, moi je lui portais la gamelle. On a vécu à l'heure des chantiers, au sifflet. C'était le sifflet qui commandait.

*« C'était le sifflet qui commandait »*

**HPS : Pour revenir à vos 3/8, parce que vous dites 3/8, c'est 3 fois 8 heures et vous dites malgré les 3/8, vous faisiez 12 heures.**

E L : En général c'étaient les 2/8 ou les 2/12. Les 3/8 se faisaient en principe sur certaines grosses machines, parce que selon les pièces à usiner il ne fallait pas arrêter question de température et du travail de l'outil si c'est en passe de finition. Il y avait aussi la rentabilité de la machine ou plus, elle travaille au mieux. La première équipe travaille le matin de

cinq heures moins le quart à treize heures moins le quart. Le deuxième de treize heures moins le quart à neuf heures moins le quart et puis celui qui fait la nuit. Donc, la machine, elle tourne 24 heures sur 24 heures. Alors que les ajusteurs c'étaient les 12 heures, en principe, selon les travaux. Après la guerre, c'étaient 48 heures par semaine mais en plus une heure de veillée le soir et la plupart du temps vous travaillez aussi le samedi. Ça faisait de belles journées. Tout le monde n'attendait que ça. «Je veille pas? On me demande pas si je peux veiller? » On attendait, on était demandeur.



Mme L : Avec ces heures, les gens arrivaient à vivre, à s'acheter un frigidaire. Ça marchait à l'époque, les commerces à La Seyne. Au départ, la paie c'était la quinzaine, puis après le mois. Les ouvriers consommaient, le confort arrivait dans les maisons.

E L : «A toi, tu rentres samedi » et celui qui ne rentrait pas disait : «et moi pourquoi pas?», et même ceux qui partaient à la retraite pour partir dans de meilleures conditions.

**HPS : Les gens étaient demandeurs. Dans votre équipe de 40, Y avait-il des travailleurs immigrés ou une majorité de Seynois ?**

E L : Seynois la plupart. D'étranger, on n'en a eu qu'un mais je ne m'en rappelle plus. Il a fait franciser son nom. Je crois que c'était un tchèque. Des gens d'origine italienne des Français avec des noms italiens comme nous.

E L : Après la guerre d'Algérie, les pieds noirs sont rentrés, ils ont été intégrés au chantier. S'ils avaient un métier, on les prenait même si c'étaient des jeunes.

**HPS : Mais, il n'y avait pas que des ouvriers spécialisés.**

E L : Celui qui menait le pont, il s'appelait C, il venait d'Afrique du Nord, pour mener un pont c'est vite appris, en trois ou quatre jours ça y est.

**HPS : Des petits métiers ?**

Mme L : Comment il s'appelait le Marocain, celui qui nous a amené le plateau ?

E L : Lui ce n'était pas pareil, c'était un Tunisien mais il était déjà au chantier dessinateur au bureau d'études.

**HPS : Par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, par rapport aux heures, les gens étaient-ils avides de faire des heures ?**

Mme L : Certains oui. Il y a toujours ceux qui préféraient aller jouer aux boules.

*« On demandait à faire des heures, contents de faire des heures »*

**HPS : Est-ce qu'ils étaient avides de gagner un peu d'argent ? Est-ce que c'était pour l'honneur ?**

E L : A part le syndicat, la CGT, qui ne voulait pas.. Il y avait des durs. Et ceux qui ne les faisaient pas parce qu'il y avait la femme qui travaillait. On demandait à faire des heures, contents de faire des heures. L'été, on faisait l'horaire bloc, pour la chaleur, mais on

demandait aussi les personnes l'après midi. Il y en a beaucoup qui ne disait pas: «je vais faire la sieste ». Ils rentraient pour avoir de l'argent en plus c'étaient les heures supplémentaires. Après ça a changé parce que nous, quand on faisait une nuit, c'était de huit heures à sept heures du matin, on faisait onze heures. Les heures à cent pour cent, ça partait de dix heures à cinq heures du matin. Donc, il y avait sept heures à cent pour cent et puis quatre heures à cinquante pour cent. Les gens, ça les intéressait. Alors, dès fois, on passait même deux nuits par semaine. Alors, vous voyez, vous doublez votre mois. Mme L: Il y en avait beaucoup dont la femme ne travaillait pas. Ceux qui avaient la femme qui travaillait, ce n'était pas pareil. On faisait des heures pour des besoins financiers.

**HPS : Il y avait ça mais est-ce que ce n'était que ça ?**

Mme L: Je ne pense pas qu'il y ait autre chose parce que ce ne sont pas des métiers où vous vous enrichissez. Vous faites un certain métier un peu artistique où vous ne vous fatiguez pas trop, vous y allez. Mais, quand vous êtes dans des endroits où ce n'est pas tellement gai comme ambiance, je veux dire c'est fatigant, ne serait-ce que le bruit. Tu en as connu beaucoup toi qui y allaient parce que ça leur plaisait de travailler ? [...]

E L: Il y a des gens qui s'intéressaient. Les jeunes ouvriers, ils s'intéressaient à ce qu'ils faisaient. Moi, je suis parti en 1981. Sur les photos, il y a beaucoup de jeunes. J'avais beaucoup de jeunes et je les mettais sur les turbines, ils les montaient. A mon époque, les anciens ne le faisaient pas. Moi, je les mettais dessus et je leur disais: «tu vas la mettre en route », ça leur plaisait.

**HPS : Vous aviez des congés, que faisiez-vous ?**

E L: Oui. Je ne pouvais pas les prendre, alors on me payait les congés.

**HPS: Vous avez pris quelques fois des congés ?**

E L: Ça m'est arrivé quelques fois.

Mme L: On est beaucoup allé à la mer. On allait aux Embiez [...]



## Témoignage de Jacques Guzzo

recueilli par HPS  
(Andrée Bensoussan et Yolande Le Gallo)  
le 14 Août 2006, à La Seyne-sur-Mer

*Entré comme ouvrier ajusteur à l'atelier mécanique, Jacques Guzzo y termine sa carrière comme contremaître.*

**HPS : Monsieur Guzzo quand êtes-vous rentré à l'atelier mécanique ?**

JG : En octobre 39.

**HPS : C'était votre premier emploi ?**

JG : Mon premier emploi, je suis rentré comme apprenti, on peut dire. Pas apprenti parce que je sortais déjà de l'école Rouvière, j'avais un CAP, un BEI.

**HPS : Quelle a été votre formation, ?**

JG : Ajusteur de formation, mais je connaissais le tour, la fraiseuse, l'étau-limeur, la perceuse.

**HPS : Et comment se fait-il que vous soyez rentré aux chantiers ?**

JG : Quand je suis sorti de l'école Rouvière, j'avais ces diplômes, il fallait que je travaille. J'avais le choix entre l'arsenal ou le chantier. Puis ça se trouvait que quelqu'un de la famille connaissait quelqu'un qui m'a dit : « pourquoi vous ne rentrez pas aux chantiers ? ».

*« Il fallait que je travaille »*

**HPS : Vous êtes rentré directement en 39 à l'atelier mécanique ? Sur quel poste ?**

JG : A l'atelier mécanique. J'ai fait trois mois d'apprentissage pour me mettre un peu dans le bain du travail.

J'ai travaillé un peu sur toutes les machines. Après il y a eu la guerre qui a un peu tout cassé. Il y a eu une époque où on travaillait trois jours par semaine. On ne faisait que 24 heures pendant la guerre.

**HPS : Vous y êtes resté jusqu'à quand ?**

JG : Je suis resté jusqu'en avril 89, j'avais 56 ans et 8 mois.

**HPS : Quel a été votre déroulement de carrière après l'apprentissage ?**

JG : Après j'étais ouvrier en bas de l'échelle. J'ai monté les échelons, tout ça au tour. Après j'ai appris à travailler sur les aléseuses, les petites aléseuses, les grosses aléseuses. J'ai appris à usiner les turbines. J'ai travaillé un peu sur tous les tours, les tours verticaux, les tours parallèles.

**HPS : Quelle était votre qualification comme ouvrier ?**

JG : J'ai commencé comme ouvrier P1, P2, P3. Après, je suis passé chef d'équipe. Il y a eu la période des chars. De chef d'équipe, je suis passé contremaître 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> échelon puis après chef contremaître.

**HPS : Vous avez terminé votre carrière chef contremaître. Est-ce que vous pouvez nous préciser les lieux où vous avez travaillé dans l'atelier mécanique ?**

Monsieur G : D'abord à la 3<sup>ème</sup> nef, où il y a les petites machines, les petits tours. Ensuite, 2<sup>ème</sup> nef, 1<sup>ère</sup> nef parce que les machines étaient de plus en plus grandes.

**HPS : Selon la nef, les machines étaient plus grandes ?**

JG : Oui, il y avait des machines plus importantes.

**HPS : Alors ce qu'on appelle la petite nef c'est... ?**

JG : La petite nef c'était celle qui était le plus près de la mer. Puis les deux grandes, celle où il y avait le tour vertical et puis la première.

**HPS : L'atelier mécanique s'est agrandi vers la mer ?**

JG : Non, à cette époque il y avait déjà les trois nefs. L'atelier mécanique ne s'est plus agrandi.

**HPS : Il ne s'est pas agrandi vers les Moussèques à la fin de la guerre ?**

JG : Il est resté tel quel, il ne s'est pas agrandi. Il y a eu d'autres ateliers pour les chars : par exemple, ils ont construit un atelier.

**HPS : Il était où, cet atelier pour les chars ?**

JG : Disons, en position un peu plus près de la mer et davantage vers l'ouest, du côté de la tôlerie.

**HPS : Il y avait un atelier spécial...**

JG : Pour le montage et l'usinage des chars.

**HPS : Quand vous avez travaillé dans la 3<sup>ème</sup> nef, la seconde et la 1<sup>ère</sup>, vous avez été d'abord ouvrier et ensuite vous êtes passé à la maîtrise, quelles différences avez-vous connues dans votre travail et dans la façon dont vous viviez le métier ?**

JG : Le métier était de plus en plus important. Au début on faisait des petites pièces après, c'était beaucoup plus important. On arrivait à faire des pièces

de plusieurs tonnes, c'était plus important, plus sérieux. Il ne fallait pas loucher des pièces là, tant qu'à faire des petits tours. On loupait une pièce comme ça, ça n'était pas grave, il y avait de la matière mais là c'était fini, c'était tout...

*« On arrivait à faire des pièces de plusieurs tonnes »*

**HPS : C'étaient des cadences fortes ?**

JG : Non, non, on travaillait principalement en équipe en 2/8. En gros, c'était 5 heures - 1 heure et 1 heure - 9 heures. A un quart d'heure près c'était ça. Dès fois, on travaillait de nuit. Quand il y avait un travail urgent, le contremaître nous demandait si on était libre pour aller faire une urgence. On était payé en rapport.

**HPS : Vous faisiez beaucoup d'heures ?**

JG : Moi, j'ai fait beaucoup d'heures, oui. Souvent des semaines de 72 heures, 6 jours de 12 heures, de jour des fois, et des fois de nuit, parce que les machines, il fallait qu'elles tournent.

*« Souvent des semaines de 72H »*

**HPS : Quels étaient les rapports entre les ouvriers ?**

JG : Je ne me souviens pas d'avoir eu des conflits, on avait de bons rapports. Si des fois des petites frictions comme il en y a partout, comme les joueurs de boules ou n'importe quoi. Même avec la maîtrise, on avait toujours de bons rapports. La maîtrise c'est la maîtrise et l'ouvrier, c'est l'ouvrier, il ne faut pas sortir de là.

**HPS : Et vous, vous avez fait partie de la maîtrise ?**

JG : Oui, après j'étais à la maîtrise. J'avais du personnel sous mes ordres.

**HPS : Combien aviez-vous de personnes ?**

JG : À la fin, nous étions en gros, dans mon équipe environ soixante dix personnes. Je vais vous dire, alors, avec moi il y avait, à la fin, un contremaître, quatre chefs d'équipe, ça fait cinq et environ soixante, soixante cinq ouvriers qualifiés.

**HPS : Est-ce que vous partiez aussi sur les bateaux, est ce que vous êtes allé à l'étranger ?**

JG : Non, à l'atelier, on n'est jamais sorti. Moi, déjà je n'ai jamais connu dehors. On ne bougeait pas de l'atelier. Notre boulot, il était là. Maintenant il y avait des ajusteurs de l'atelier qui allaient souvent à Marseille.

**HPS : Qui suivait les bateaux quand il y avait une machine qui avait été fabriquée ?**

JG : En dépannage. Le reste, je ne sais pas. Je sais qu'il y a du personnel qui est parti en Amérique pour suivre les bateaux. Ça je ne sais pas, je n'ai pas de détails. Moi, je n'ai pas bougé de là, je n'ai pas bougé du chantier, disons. J'ai dû faire un ou deux déplacements à Paris, c'est tout.[...]

**HPS : Parlez-nous des relations dans le travail, la place des syndicats. Qu'est ce qu'il y avait comme syndicat ?**

JG : Alors là, il y avait comme syndicats, ça je peux le dire, il y avait la CGT, la plus importante. Il y avait Force Ouvrière. Il y avait un syndicat chrétien la CFTC et le syndicat des cadres, voilà c'est tout.

*« Il y avait la CGT, la plus importante »*

**HPS : Il y avait DIMO dans l'atelier mécanique ?**

JG : Oh là, je connais DIMO. On a dit beaucoup de choses de lui mais c'est quelqu'un de bien. Il était droit. Il y a eu DIMO, enfin, c'est sûr qu'il y a des gens, c'est comme maintenant, il y en a qui sont là dedans, c'est pour avoir une place pour se planquer, comme on dit.

**HPS : Quand il y avait des mouvements de grève, l'atelier mécanique suivait bien ou pas ?**

JG : En gros, il suivait. C'était une époque où la CGT avait beaucoup de syndiqués. C'était elle qui avait le plus de délégués. C'était la plus importante. Moi, j'en vois encore des gens de la CGT. Il y en a avec qui j'étais en bons termes et puis il y en a que je fréquentais moins.

**HPS : C'est indiscret de vous demander si vous étiez syndiqué ?**

JG : Oui, moi j'étais syndiqué à la CGT. Puis après, j'étais syndiqué aux cadres. Un moment donné, j'ai même été élu représentant du comité d'entreprise. Il

n'y a rien de secret. C'est à ce sujet que j'ai fait un déplacement à Paris, au comité d'entreprise central.

**HPS : Vous aviez l'occasion d'aller dans d'autres ateliers ?**

JG : On faisait appel à moi rarement. Je ne me souviens pas de choses comme ça.

**HPS : Quelle différence avait cet atelier mécanique avec les autres ateliers ?**

JG : On ne fabriquait pas la même chose. Nous c'était l'usinage. Le travail au centième par exemple, de haute précision.

On a travaillé pour l'atome, pour les sous-marins lanceurs d'engins et c'était tout de la précision.

*« Nous c'était l'usinage »*

**HPS: Le fait que c'était de la haute précision, pour quelqu'un qui rentrait comme ça dans les chantiers, qu'est-ce qui était frappant, est ce que c'était moins bruyant que les autres ?**

JG : À l'atelier c'était moins bruyant. Ceux qui travaillaient à la tôlerie, par exemple la tôle, elle résonnait ; c'était moins bruyant, moins sale aussi. On se salissait quand même un peu, mais c'était moins sale.

**HPS : Est-ce que c'était dangereux ?**

JG : Les machines-outils sont toutes dangereuses.



**HPS : Vous avez connu des accidents ?**

JG : Moi, j'ai eu le bras cassé, ce n'était pas le bon bras, disons. Oui, il y a eu des accidents, bien sûr. On ne peut pas lutter contre. Ça n'existe pas le machin zéro, c'est comme maintenant les feux de forêt. Sinon moi, j'essayais avec le personnel, je faisais attention quand il meulait par exemple, les lunettes, les gants. Après, vous savez les gens...

*« Moi, j'ai eu le bras cassé »*

**HPS : J'essayais d'imaginer, parce qu'on a vu des photos, est ce que vous vous voyiez travailler ?**

JG : On se voyait travailler. On travaillait à prix fait à l'époque. Je ne sais si vous savez ce que ça veut dire à prix fait. On avait des temps imposés pour achever des pièces. Alors, le contremaître, le chef d'équipe nous apportait les plans, il y avait la matière. On avait un temps pour l'exécuter, on n'avait pas le temps de blaguer deux minutes. Il fallait travailler. Plus on travaillait, plus on gagnait d'argent, la fréquentation c'était en dehors de...

**HPS : Temps imposé, et si vous alliez plus vite par exemple, vous aviez des primes, des choses comme ça ?**

JG : Il y avait un bénéfice, une prime. En général, tout le monde arrivait à faire un peu plus vite parce que le temps qu'on nous donnait, c'était le temps correct. C'était faisable. Il ne fallait pas blaguer. Il ne fallait pas traîner en route.

*« Le temps qu'on nous donnait, c'était le temps correct »*

**HPS : Il y avait des temps de repos ? Comment le travail était-il rythmé ?**

JG : Quand on travaillait en équipe, on avait le droit à un quart d'heure de pause pour casser la croûte, ça s'appelait « un quart d'heure ».

**HPS : Par exemple, vous travailliez de cinq heures à une heure et vous aviez un quart d'heure de pause ?**

JG : Oui, un quart d'heure de pause pour casser la croûte.

**HPS : Et où est-ce que vous la preniez ?**

JG : Sur place. Chacun avait un petit banc, chacun s'était débrouillé. Là, on se retrouvait deux ou trois côte à côte pour casser la croûte.

**HPS : La pause se faisait au même moment pour tout le monde ?**

JG : Ah oui, l'atelier s'arrêtait. Sauf sur certaines grosses machines, quand il y avait un travail en route, vous ne pouvez pas l'arrêter. Alors, le bonhomme, l'ouvrier s'arrangeait pour casser la croûte en même temps qu'il surveillait. Sinon, tout le monde s'arrêtait. Et quand c'était l'heure, tout le monde démarrait.

**HPS : D'une équipe à l'autre il y avait des rivalités ?**

JG : Rivalité, le terme est peut-être fort.

**HPS : Un peu de compétition ?**

JG : Un peu de compétition mais pas de rivalité parce qu'on travaillait en équipe. Par exemple chaque ouvrier avait son remplaçant, celui qui travaillait le matin de cinq heures à une heure, à une heure, il arrivait son équipier qui continuait le travail sur la même machine. Alors, il fallait travailler à deux. Il fallait que le deuxième travaille un peu et qu'il ne dorme pas parce qu'il mangeait le

temps du premier. C'était un travail d'équipe.

*« C'était un travail  
d'équipe »*

**HPS : Mais par exemple, quand il y avait un travail le matin de 5 heures à 1 heure, il y a quelqu'un qui travaillait sur une machine, il était évalué sur ce travail ?**

JG : Si par exemple c'était un travail de deux heures ou de trois heures, il arrivait à le finir et il en commençait un autre. S'il n'arrivait pas à le finir, c'était l'équipier qui le continuait. Il fallait travailler à deux.

**HPS : C'est le contremaître qui surveillait ?**

JG : Non, c'est le chef d'équipe, d'abord. C'était le chef d'équipe, c'est pas qu'il se promenait, disons, mais il voyait tous les ouvriers, il voyait si on avait besoin de quelque chose.

**HPS : Et c'est lui qui surveillait ce temps passé ?**

JG : Non, parce qu'après chaque ouvrier était pointé. Il fallait pointer huit heures, on vous donnait un certain nombre de feuilles de travaux. Alors, il fallait que quand passe le pointeur, on lui donne de quoi pointer la journée, prouver qu'on avait fait huit heures de travail. Lui, le pointeur, il ne regardait pas la pièce ou autre, c'était tout sur du papier.

**HPS : Comment pouviez-vous prouver que vous aviez fait huit heures ? Il fallait que la pièce soit faite quand même, que le travail matériellement soit fait ?**

JG : Le travail fait, c'est le rôle du chef d'équipe et du contremaître. Le pointeur, lui, il disait, toi tu as travaillé tant d'heures, huit heures, c'est bon, il pointait. L'ouvrier était pointé, c'était fini. Ça fait loin ça déjà, moi je vous parle de plus de cinquante ans.

**HPS : Oui, mais parce que là vous n'avez pas toujours été ouvrier, vous avez été contremaître, combien de temps l'avez-vous été ?**

JG : J'ai été ouvrier de 1939 jusqu'en 1950 par là. Après, j'étais chef d'équipe.

**HPS : Quand vous étiez chef d'équipe, vous aviez combien de personnes avec vous, à peu près ?**

JG : Je ne saurais pas vous dire combien il y en avait. Parce qu'après, entre temps, il y a eu la période des chars, alors là disons, une dizaine d'ouvriers.

**HPS : Après, vous avez été contremaître.**

JG : Après, le contremaître, il a la charge d'un certain nombre d'équipes.

**HPS : Après, vous étiez chef contremaître. Donc, il y avait une forte hiérarchie. Et vos relations avec les ingénieurs ?**

JG : Correctes, toujours correctes.

**HPS : Parce que vous en avez connu plusieurs, je suppose ?**

JG : Oui, je n'étais pas fâché avec l'ingénieur, c'était l'ingénieur, moi j'étais que contremaître. L'ingénieur il disait..., qu'il ait raison ou pas c'était l'ingénieur. Puis, il fallait faire le boulot. Alors, des fois on discutait quand on pensait qu'il n'avait pas bien raison, on essayait de s'expliquer. Et il disait : « ah vous avez raison il faudrait peut être... », même que c'était un ingénieur. Moi, quand j'étais ouvrier, le chef d'équipe était le chef d'équipe.

*« Qu'il ait raison ou pas  
c'était l'ingénieur »*

**HPS : Quand vous étiez chef contremaître, c'était par exemple pour les turbines ?**

JG : C'était la nef complète. Alors, il y avait des petits tours, il y avait des tours moyens. Il y avait des fraiseuses, des étaux-limeurs, des mortaiseuses, des tours à décolleter, des perceuses, il y avait un peu de tout. C'était très varié.

(...)

JG : Il n'y avait pas une seule pièce. C'était très varié, parce que nous on usinait des pièces et elles partaient chez le contremaître, après.

**HPS : Vous contrôliez le travail, quelles sont les grandes étapes ?**

JG : Tout ce qui était fait depuis la première machine jusqu'à la dernière machine.

**HPS : Oui, mais qu'est-ce qui allait de la première à la dernière machine ?**

JG : Mais ce n'était pas toute la même pièce, c'était très varié.

**HPS : C'est-à-dire qu'il y a une équipe qui faisait une pièce, une autre équipe une autre pièce.**

J G : Peut-être, des fois, il y avait deux équipes qui faisaient à la suite.

**HPS : Qui est-ce qui découpait le travail, qui le répartissait ?**

J G : Là, il y avait un atelier de répartition. C'étaient les bureaux qui étaient au premier étage. Ils voyaient ce qu'il y avait à faire et ils décidaient, « ça on va le faire sur le tour, ça, ça va être fait sur telle machine » alors ça suivait. Après il y avait des gens qui calculaient les temps. Le temps d'usinage pour toutes ces pièces, puis après ça arrivait à l'usinage.

**HPS : Quand vous dites au premier étage, c'est dans l'atelier mécanique, c'étaient des bureaux qui étaient contre les parois ? Il y avait des escaliers en bois qui devaient monter ?**

J G : C'est ça, on montait l'escalier en bois.

**HPS Vous saviez pour une journée ou pour une semaine quel était votre programme de travail, en somme : comment ça se passait exactement ?**

J G : Il y avait beaucoup de petites machines, alors c'était très fractionné. Il y avait certaines machines où il y avait de gros travaux comme des rotors de turbines, par exemple. Des fois, il y avait des travaux qui duraient un jour, deux jours, trois jours, des fois plus.

**HPS : Qu'est-ce que vous aimiez dans votre travail, qu'est-ce qui vous plaisait le plus ?**

J G : Ce qui me plaisait le plus, c'est difficile à dire. Moi, j'aimais usiner. Maintenant, je bricole toujours. Un jour, je me suis mis dans le bain, j'ai pris des boules, je les ai sciées pour en faire un cendrier. Ça c'est les pétanques. Moi, j'aimais ça, maintenant je bricole beaucoup aussi. Non, parce que j'ai l'âge. Je sens que ça tire, 84 ans.

*« Moi, j'aimais usiner »*

**HPS : Vous disiez qu'il n'y avait pas tellement de bruit, que c'était moins salissant.**

J G : Si, il y avait du bruit parce qu'en général moi, je suis sourd. En général, tous ceux qui sortaient, tout le chantier c'était pareil. Ils ont des problèmes de surdité et après les lunettes. Parce qu'il y a toujours des coins où il y a des soudeurs à l'arc, vous savez peut être ce que c'est que la soudure à l'arc. Il y a eu l'amiante aussi.

**HPS : Est-ce que l'atelier mécanique avait plus de prestige que les autres ateliers ? Est-ce que c'était mieux vu de travailler à l'atelier mécanique ?**

J G : Je ne pense pas. Chaque atelier était important.

**HPS : Parce que par exemple les femmes, elles ne disaient pas : « oh mon mari travaille à l'atelier mécanique », c'était un peu de la fierté ?**

J G : Je ne pense pas. Je n'ai pas entendu ça. Non, il n'y a pas de fierté spéciale. Parce que quand on lance des bateaux, il y a des ateliers qui construisaient des blocs d'au moins quarante tonnes, qu'il fallait manipuler, mettre en place, assembler avec d'autres blocs, c'étaient des ateliers importants. Tous les ateliers ont leur importance. Les travaux sont différents. Nous c'était très précis. C'était tout au centième.

*« Il y a des ateliers qui construisaient des blocs d'au moins quarante tonnes »*

**HPS : Je vous pose cette question parce que dans ces temps-là, l'ajustage, la précision tout ça, c'était quand même prestigieux, comme formation, comme spécialité.**

J G : Oui, mais après les soudeurs, ceux qui ont appris à souder l'inox, à souder l'aluminium avec des nouvelles machines, c'était prestigieux aussi. Tous ces gens-là, maintenant, ils ont appris un savoir, ils s'en sont servis.



Le tour vertical

**HPS : Quelles évolutions techniques avez-vous vues dans l'atelier mécanique ?**

JG : Dans la technique, au début, on avait des machines un peu rudimentaires, avec des transmissions par courroie. Après, il y a eu des machines avec des boîtes automatiques. Après, il y a eu des machines à commandes numériques. L'évolution, c'est ça, c'est le progrès.

**HPS : Donc, vous avez connu ce tour vertical ?**

JG : Oui, moi, j'ai travaillé dessus.

**HPS : Qu'est ce que vous avez fait ?**

JG : Je n'ai pas travaillé longtemps mais un usinage, des grosses... des pièces énormes. Je ne me souviens pas trop mais...

**HPS : C'était quoi comme pièces?**

JG : C'était des turbines peut être parce qu'il y a des pièces énormes là-dessus. Je crois qu'il faisait neuf mètres ou dix mètres quelque chose comme ça, je ne me souviens pas trop.

**HPS : Et le tour horizontal ?**

JG : Le gros tour, là aussi j'ai travaillé là-dessus. La différence c'est qu'avant sur les petits tours on travaillait des pièces comme ça puis, ce tour horizontal c'étaient des arbres, des arbres porte

hélice. C'est toujours le même travail mais c'est différent parce que les tailles étaient plus grandes.

**HPS : Il y a bien des travaux que vous redoutiez, d'autres que vous préférerez ?**

JG : Il y a des travaux plus faciles que d'autres.

**HPS : Pas forcément plus faciles, mais que vous préférerez faire ?**

JG : Non, vous savez, les contremaîtres d'abord, ils connaissaient nos capacités. Alors, ils disaient "à un tel, on va lui donner ça à faire, à l'autre, on va lui donner ça". C'était varié, on faisait un peu de tout. Pendant la guerre, j'ai chauffé les rivets. Il n'y avait pas de travail dans la mécanique, je suis allé à bord chauffer les rivets dans le four. Alors, un, il y avait le chauffeur, un, il attrapait le rivet, il le mettait dans le trou. Il y avait, un, qui tenait le tas, et l'autre avec le pistolet qui le fixait, chauffeur de clou. On était content, il n'y avait rien d'autre. Il y avait les Allemands à cette époque, il y avait un ou deux navires allemands qui étaient là en réparation. Je ne me rappelle pas trop, moi, je ne m'occupais pas trop de ça.

*« Pendant la guerre, j'ai chauffé les rivets »*

**HPS : Vous avez un bon souvenir de l'ensemble de votre travail ?**

JG : Ah moi oui, mais je suis parti volontiers quand même parce qu'après ça devenait difficile.

**HPS : Qu'est ce qui devenait difficile ?**

JG : Vous l'enregistrez c'est pas grave, la politique.

**HPS : Oui, parce que vous ne connaissiez l'avenir ?**

JG : Non, dans la politique, les grèves, le syndicalisme. Le personnel, il n'avait plus envie de travailler des fois.

**HPS : Le moral n'y était plus.**

JG : Le moral, quand ça ne va pas bien et que vous savez que le bonhomme a des soucis à la maison et qu'il a encore des soucis au travail.

**HPS : Vous êtes parti en quelle année ?**

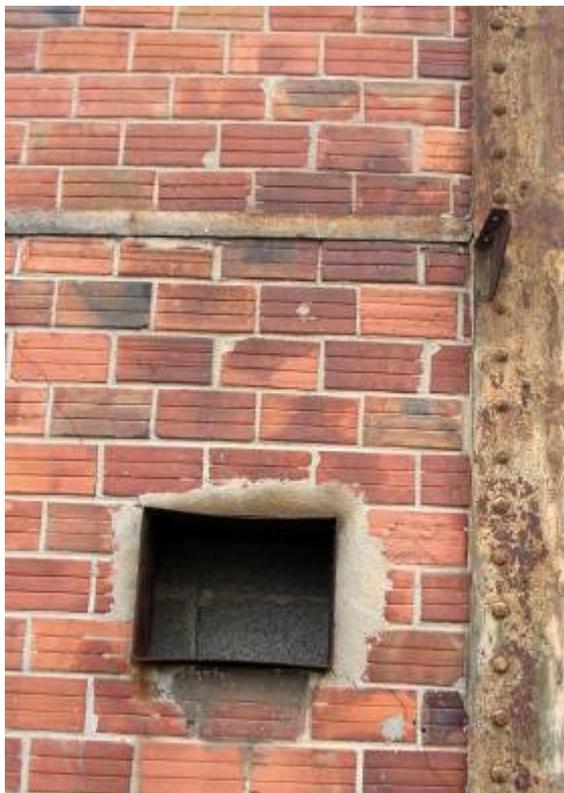
JG : En 1979. Cela doit faire 26 ans, 27 ans que je suis dehors, c'est ça 79.

**HPS : Mais, c'était encore la belle époque quand même quand vous êtes parti ?**

JG : Oui, parce que je crois que le chantier a fermé en ...

**HPS : Dix ans plus tard à peu près.**

JG : Avant.



**HPS : Ça a commencé en 84 et il a fermé définitivement en 1989. Dès 79, il y avait déjà des inquiétudes sur l'avenir ?**

JG : Oui, on sentait que ce n'était pas ça. Enfin moi, je le sentais.

**HPS : Quand vous dites la politique, vous voulez dire quoi ?**

JG : A tous les échelons, il y a des dirigeants et puis des exécutants. Après, il y a tous les partis.

**HPS : Quels étaient les partis ?**

JG : Avant à l'époque, il y avait le parti communiste, principalement, les socialistes et puis les autres moins importants.

**HPS : Les tensions, c'était par rapport à l'avenir de l'entreprise ?**

JG : Les tensions, elles venaient aussi à cause des dirigeants. Quand vous sentez par exemple qu'il n'y avait plus de navires,

on ne sait pas trop pour quelles raisons ; parce que soi disant qu'ailleurs ça coûtait moins cher. On commençait à dire par exemple : « les ouvriers ou ils ne travaillent pas assez ou ils coûtent trop cher ». Ce qu'on dit maintenant. Je n'aimais pas travailler dans un machin comme ça. Alors, quand j'ai eu cette occasion, il y en a qui ont pleuré. Moi, j'ai été licencié dans de bonnes conditions, mais licencié. On m'a remercié comme ça.

*« Les tensions, elles venaient aussi à cause des dirigeants »*

**HPS : Pourquoi avez-vous été licencié en 1979 ?**

JG : Parce qu'il y avait moins de travail et il fallait diminuer les effectifs. Qu'est-ce qui se passe maintenant, on dit les fonctionnaires, quand ils partent on ne les remplace plus. Là, il y a encore à boire et à manger là dedans. Je préfère rien dire moi parce que je n'en ai jamais fait de la politique et je n'en ferai pas maintenant.

*« Il fallait diminuer les effectifs »*

**HPS : Vous, vous étiez soulagé quand vous êtes parti ?**

JG : Ah oui, je ne pouvais plus tenir moi. J'étais soulagé de partir. Je n'ai pas hésité, rien du tout.

**HPS : Vous aviez quel âge quand vous êtes parti ?**

JG : 56 ans et 8 mois quelque chose comme ça.

**HPS : Vous dites qu'il y avait des tensions politiques, des tensions syndicales, mais pourtant vous faisiez partie du comité d'entreprise ?**

JG : Oui, mais le comité d'entreprise c'est autre chose. Ça n'a rien à voir avec les délégués d'atelier, ce genre-là. Moi, je suis allé deux fois à Paris pour ça. On était au courant grosso modo de certaines choses, de généralité en somme, sur l'entreprise. Moi, je sais qu'à l'époque par exemple, le chantier avait un chantier à La Seyne et il avait un chantier au Havre. C'était la même boîte. Mais le chantier du Havre, il était plus mal en point. Alors, il y avait des décisions à prendre.

**HPS : Il y avait moins peut être de travail, aussi ?**

JG : Parce qu'à une époque dans les années 52, 53 par exemple, quand on a commencé à faire des chars, je crois qu'on a fabriqué 3000 chars. Mais les chars ont fait vivre les chantiers. Puis après, un beau jour, ils ont décidé "on ne fait plus de char" parce qu'il fallait les faire fabriquer dans les arsenaux. Les arsenaux, c'est les fonctionnaires d'Etat. Ça on peut le comprendre.

*« Je crois qu'on a fabriqué 3000 chars »*

**HPS : Puis, à la fin des années 70, quand vous êtes parti, on a construit des plates-formes pétrolières.**

JG : Oui, alors ça je n'y étais plus, mais ça je le savais. Je le savais parce qu'il nous arrivait d'usiner des grosses pièces, pour ça, pour travailler pour d'autres ateliers.

**HPS : Parce que quand même dans les années 70, c'est une période où il y a eu beaucoup de travail aux chantiers.**

JG : Vous savez quand ça commençait à aller mal, je vais vous dire à nouveau mon idée ; quand il y a eu le *Sagafjord*, vous avez entendu parler.

**HPS : Mais, ça c'est après, le *Sagafjord*.**

JG : Quand on a fabriqué le *Sagafjord* aux chantiers, le chantier a commencé à bouffer, je ne sais pas combien de millions. Les millions de l'époque pour quelles raisons, je ne sais pas trop. Tout ça, ça fait partie de ce qui a fait couler le chantier.

**HPS : Qu'est ce qui vous gênait dans les discussions, dans l'atmosphère, quelles conséquences ça avait sur le quotidien des gens ?**

JG : Sur le moral, ça atteint le moral. On ne savait pas si demain il allait encore y avoir du travail. Ça agit sur le moral. Après, ils ont plus envie de travailler, mais c'est tout le monde. Ce n'est pas forcément l'ouvrier.

*« Il ne savait pas si demain il allait encore y avoir du travail »*

**HPS : C'était à tous les niveaux. Enfin, vous vous étiez content de partir.**

JG : Très content et j'en ai profité.

**HPS : Et vous avez connu autour de vous des gens comme vous, comment les gens ont réagi, parce que vous vous n'avez pas connu la fermeture des chantiers.**

JG : Non pas du tout. Ils ont fermé vers les années 84. Non, moi je n'ai pas connu. Mais moi, quand je suis parti, il y en a qui sont partis un an ou deux ans avant moi, je crois. Certains étaient contents, d'autres n'étaient pas contents parce qu'ils étaient licenciés. On était parti en préretraite dans de bonnes conditions. Je crois qu'on touchait 70% du salaire. Plus de frais, plus de soucis. Maintenant, il y a en a qui se sont vantés d'avoir touché des...

**HPS : C'était un choix, on vous proposait la préretraite ?**

JG : On ne me l'a pas proposée, on me l'a imposée. On savait comment on partait, dans quelles conditions. De toute façon c'est comme ça.

**HPS : Vous auriez pas pu dire, "non je reste" ?**

JG : Je ne sais pas s'il y en a qui l'on dit. Non, ce n'est pas possible.

**HPS : Déjà à cette époque là, je ne savais pas que ça avait démarré si tôt que ça.**

JG : Oui, alors moi je suis parti en 79, mais je crois que les premiers sont partis vers 77, 78 peut être. Ça fait tellement loin que je ne me rappelle pas trop. C'est à peu près à cette époque, deux ans avant moi, les premiers.

**HPS : Dans l'atelier mécanique, il y avait combien de personnes qui travaillaient environ, vous vous souvenez ?**

JG : Alors, au maximum, on s'est retrouvé, je crois dans les 600.

**HPS : Et quand vous êtes parti, ça avait beaucoup baissé ?**

JG : Oh oui, déjà, je crois qu'on était dans les 300 quelque chose comme ça.

**HPS : Vous avez fait des manifestations ?**

JG : Moi, je participais comme tout le monde.

**HPS: Vous avez participé à beaucoup de grèves ?**

JG : Oui, comme tout le monde. Une année on avait fait la marche à Toulon, comme tout le monde. Jusque là on n'a tué et assassiné personne. On défendait notre... maintenant il y en avait qui le faisaient et qui n'étaient pas ... moi, je le faisais comme tout le monde. Et je ne regrette pas de l'avoir fait. Ça n'a servi à rien parce que moi je vois, maintenant que je comprends, que j'ai beaucoup lu, je me suis instruit, on est toujours manipulé. C'est le terme, maintenant.

*« Une année on avait fait la marche à Toulon »*

**HPS: Vous êtes resté avec de la rancœur, par rapport à toute cette période vous gardez du ressentiment ?**

JG : Non, j'étais heureux de partir. Je n'ai pas de rancœur. Mais, quand je vois, disons, ça fait presque 30 ans après [...]

**HPS: Quand vous passez devant l'atelier mécanique, tel qu'il est maintenant...**

JG : Alors, je vais vous dire, je suis perdu. Je suis passé plusieurs fois en voiture au bord de mer, je suis perdu. Ça a tout changé : les constructions, les ronds-points, la route. Mais, l'atelier, je sais qu'il est là. Je n'y suis plus rentré, c'est fini. Mais, je ne savais pas qu'il était totalement vide, je croyais que le tour y était encore [...]







## Témoignage de Christian Bégon recueilli par HPS

(Andrée Bensoussan et  
Yolande Le Gallo)

à La Seyne-sur-mer, le 9 septembre 2006

*Christian Bégon venu de Saint-Etienne, entre en 1975 à l'atelier mécanique avec la spécialité d'affûteur sur carbure. En 1983, il est « muté » à l'atelier CNIM de Brégaillon.*

**HPS : Quand êtes-vous entré aux CNIM ?**

C B : Je suis rentré aux CNIM, le 28 avril 1975.

**HPS : Vous aviez quel âge ?**

C B : 22 ans.

**HPS : Vous veniez d'où ?**

C B : Saint- Etienne.

**HPS: Que faisiez-vous à Saint-Etienne, vous avez suivi une formation ?**

C B : Je sortais de l'école à 17 ans, j'avais un CAP de mécanique générale. Après, j'ai travaillé dans une petite entreprise à Saint-Etienne. J'étais ouilleur parce que c'est tombé comme ça, j'ai fabriqué des outils, de A à Z J'ai appris le métier pendant 5 ans. Vu le nombre d'heures qu'on faisait dans la semaine, à 22 ans, on faisait plus de 48 heures par semaine. Ce n'étaient pas les 35 heures, on faisait 48 heures, si ce n'était pas 50, samedi compris. Je me disais à 22 ans quand même, il faut changer d'air. Vous savez,

c'est la période un peu "peace and love", c'était « communauté ».

**HPS : Qu'est ce qui vous a amené à La Seyne ?**

C B : Le hasard parce qu'un 1<sup>er</sup> avril, je me rappelle, je me suis mis sur l'autoroute. J'ai dit : « à coucher dehors, il vaut mieux coucher dans le sud que dans le nord ». C'est tout, ça a duré un quart d'heure sur l'autoroute. Je peux vous dire au Géant Casino, à Saint-Etienne, c'est la route du sud. Il y avait deux filles qui allaient à un mariage à Cannes. Elles m'ont dit : « bon, bien on descend » et je suis descendu à Cassis. A Cassis, je suis allé dans un camping. Après, j'étais aux chantiers de La Ciotat. Je ne voulais plus retourner en entreprise. Je faisais une overdose de la ferraille. Je ne voulais pas vivre ça, je voulais changer de vie, sinon tu deviens alcoolique. Il n'y a pas le choix. Tomber dans l'alcoolisme, suivre un psy ou vous

allez vers la folie. J'arrive à La Ciotat, il y avait un gardien là-bas et je n'ai vu que des pointeuses, j'ai vu des fiches pour pointer. Alors, ça déjà, moral à zéro. J'avais le sac, à l'époque j'avais les pattes d'éléphant, la veste de treillis à la Che Guevara.

**HPS : En quelle année ?**

C B : 1975. J'avais à l'époque le look de jeune. On avait les cheveux longs, les pattes d'éléphant, les fameuses Clark, la veste de treillis et puis la musette. J'arrive là-bas et on me dit : « c'est vous qui venez pour l'essai de fraiseur », enfin j'avais plusieurs métiers. Je pouvais faire n'importe quoi. La chance aussi quand on apprend comme ça dans les petites entreprises, c'est qu'on fait tout. Alors, vite fait, j'arrive dans l'atelier, je rentre et me dis : « mais c'est Germinal encore ». C'était noir. Je vais devant la machine, je ne fais pas l'essai, je m'en vais. Je ne l'ai même pas touchée. Ils m'ont tenu comme ça : « non, ne partez pas ». Vous vous rendez compte à l'époque « non, ne partez pas ». J'ai dit : « si, si, je m'en

vais ». « Donnez-moi, votre âge etc, on vous fera le stage de soudeur », je suis parti. En lisant le journal République, à l'époque ça s'appelait République je crois, et je vois « chantier naval de La Seyne cherche affûteur hautement qualifié sur carbure », c'est une spécialité et j'avais cette spécialité.

*« J'arrive dans l'atelier, je rentre et me dis « mais c'est Germinal encore » »*

**HPS : Cette spécialité, c'était laquelle précisément ?**

C B : Affûteur outilleur sur carbure, si vous voulez, il y avait une évolution dans tout, dans les outils. Comme vous avez dû connaître des menuisiers à ciseaux à bois, après il y a eu les grandes machines pour faire les parquets. Donc, on le faisait avec des outils spéciaux. Par exemple, vous prenez des pinces à linge en bois, vous les mettez de bout en bout, bien vous fabriquez l'outil pour faire toute

l'épingle à linge. Le dessin qu'il y a là, cet outil, il allait dans une machine, il mettait la planche, on la taillait avec le massicot, ça montait en 30 secondes. A la minute, on montait, je ne sais pas combien d'épingles à linge et c'étaient les tôlards de Saint-Étienne qui mettaient le ressort. Ça m'a plu tout ça et ça ne courait pas les rues, c'était une technique d'outilleur. Donc je téléphone. Je tombe sur monsieur Rogers, à l'époque. Monsieur Rogers me dit : « vous venez lundi ». Moi, La Seyne, je ne savais même pas où c'était. Eh oui, je sortais de mon trou. Je prends la carte, je regarde la carte, l'autoroute en stop, le dimanche. J'arrive à peu près le 10 avril. Il faisait un temps magnifique, comme aujourd'hui. J'arrive à la maison des notaires, on me laisse là. On me dit : « où je vous laisse », j'ai dit : « laissez-moi là », je ne sais même pas où c'est à La Seyne. Je prends mon sac et vas-y, je descendais. Le dimanche après-midi à La Seyne, il y avait dégum, comme on dit ici. J'arrive jusqu'au chantier, à l'époque il y avait les gardiens, même le dimanche. Les gardiens étaient à la porte principale, ils étaient en costume, ils avaient la veste et la cravate. Je demande au gardien : « voilà, on m'a demandé de venir, c'est là les chantiers? », et il me répond : « ouais, ouais, c'est là mais c'est fermé, aujourd'hui c'est dimanche ». Je lui dis : « demain je dois venir voir monsieur Rogers », « ouais, il n'y a pas de problème, c'est ici, vous passez par là, carte d'identité et tout le bastringue », « pas de problème ». Il me dit « à demain » « à quelle heure ? » ; « on commence à sept heures », « pas de problème ». Alors en tant que vieux routard, je vais voir le plan de la ville qui était vers la mairie, je ne sais pas s'il y est toujours.

*« Il y avait les gardiens, même le dimanche »*

**HPS: Dans un camping ?**

C B : Non, je n'avais pas de sous, j'ai regardé où il y avait le cimetière. Pour être tranquille, j'ai dormi derrière le

cimetière. Quand je dis ça à mes filles, elles me disent : « mais, tu n'es pas un peu fou, papa ». J'ai dit : « mais, il n'y avait personne ». Je ne savais pas où dormir. C'était une aventure, bon, j'avais un peu d'argent mais je ne sais pas pour combien de temps. C'était comme ça. Puis, le lendemain matin, vous vous imaginez les cheveux comme ça, le bleu et les yeux comme ça, pas de douche. Monsieur Rogers me dit : « Vous allez à l'atelier des turbines ». Alors que vous êtes sorti d'une petite entreprise de trois personnes ou quatre personnes maximum, vous retrouvez à sept heures du matin, à la porte de la direction, et l'atelier mécanique vous ne savez pas où il se trouve. Il faut tout traverser. Alors, il y avait le bon rose, ce sont des bons que le chef faisait pour aller chercher le matériel. C'est un bon rose et le chef signait. Ils m'ont fait un petit bon rose qu'ils avaient, il faudra que j'en retrouve de ça, je dois en avoir encore aux CNIM, et évidemment, là dedans, je rentre et je dis : « qu'est-ce que c'est ? ». Il y avait des titans partout, il y a des gens qui couraient de partout, le bateau coupé en deux, je n'ai jamais vu ça moi.



Je vois des gens en gris, on appelait ça le « gris » à l'époque. J'ai dit : « qu'est ce que c'est, où je suis » ? J'étais avec mon sac, mais perdu. On aurait dit que c'était un autre monde. Je demandais à toutes les personnes avec l'accent que j'avais de Saint-Etienne que j'ai perdu un peu, avec l'accent du sud, et moi, il me parlait avec des mots d'ici, je ne comprenais rien. Il me disait : « ouais, tu vas là-bas ». Enfin, je continuais, j'avais. Je suis arrivé à l'atelier turbines et je me suis dit :

« Germinal, encore ». Et là, on me dit d'aller voir l'ingénieur responsable de la mécanique : « tu montes, il y a des escaliers ». Les chefs étaient toujours en hauteur et le responsable d'atelier me dit : « maintenant, venez avec moi ». Il avait le cigare, je m'en rappelle. Il avait plutôt l'air d'un gros nounours, il avait la combinaison grise des ingénieurs.

*« Là, c'est une bonne maison »*

Il me fait descendre dans l'atelier, puis, après on prend l'ascenseur. J'ai dit : « tiens un ascenseur ». On monte dans l'ascenseur, j'arrive, j'ouvre l'ascenseur, un atelier clair, tout neuf, les gars travaillaient assis. Je me suis dit : « là, c'est une bonne maison ».

**HPS : Moi, j'ai l'impression que ça devait être très bruyant, tout d'un seul tenant ?**

C B : Non, on arrive dans cet atelier, alors je vois des gens qui travaillaient assis, éclairés. En moi-même, je me suis dit : « bonne maison ». Le chef déjà avec l'accent que j'avais su que je venais de Saint-Etienne. Enfin, tous ceux d'ici, allaient là-haut, et tous ceux de là-haut venaient là.

**HPS : Oui, il y a eu toute une vague de Stéphanois qui sont venus travailler ici.**

C B : Il y en a de partout du Grau-du-Roi jusqu'ici. A Six-Fours, vous avez un village de vacances stéphanois qui s'appelle le Pilat, au dessus du quartier Jaumard. Le Pilat, c'est un parc naturel de Saint-Etienne.

**HPS : Dans l'histoire, il y a eu tout un mouvement de Stéphanois qui sont descendus.**

C B : Ils me disaient : « vasy parle du pays » [...] Il demandait un ouvrier hautement qualifié, OHQ, alors j'ai fait l'essai.

**HPS : Avec le pantalon à pattes d'éléphant ?**

C B : Non, j'avais mis la combinaison. Dans mon sac j'avais ma combinaison pour les essais. Pour l'essai, vous êtes obligé pour la sécurité mais à l'époque, ce n'était pas obligatoire.

**HPS : La combinaison, il fallait l'avoir à soi?**

C B: Non, mais comme je ne savais pas où j'allais, j'avais toujours la combinaison pour faire l'essai. Puis, passé le midi, il y en a un qui me dit : « tu as une cantine, là ». Il me fait un bon pour manger à la cantine qui a été démolie. Alors, il y a tous ces gens avec le plateau, ça faisait comme un ticket de cinéma, je m'en rappelle, c'était madame G.

**HPS : On y mangeait bien dans cette cantine ?**

C B: On y mangeait correct. Moi, je n'avais que ça comme repas. Vous savez en étant seul, j'étais seul, alors moi, c'était mon repas de midi. Et puis, le soir, c'était yaourt et pomme, c'est tout.

**HPS : Donc, vous arrivez, vous faites votre essai, vous mangez le midi à la cantine.**

C B: Puis à quatre heures, le chef monsieur Bartolli me dit : « bon, bien à demain, monsieur Bégon », j'ai dit : « non, non, il faut me le dire maintenant », « ah oui, c'est vrai », j'ai dit : « je suis de Saint Etienne, moi », « ah non, vite le contrôleur » mais le contrôleur était déjà parti. Il finissait à quatre heures et demie ou cinq heures moins vingt, je ne me rappelle plus. « Ouais, c'est bon, mais par qui vous êtes entré ? ». J'ai répondu : « j'ai regardé une annonce et j'ai téléphoné, je suis venu », « ah bon » parce que ça c'était bizarre que je rentre par une annonce. A l'époque, c'était le cousin, le machin. Moi, je peux dire que je suis rentré la tête haute, je ne devais rien à personne. Il ne savait même pas qu'il y avait une annonce. Dès fois, je me pose la question, comme il devait y avoir des retraités qui devaient partir. « C'est bon, allez vite à la direction ». Alors, je remonte à la direction, c'était 16 h 30 . Il me paye la journée.

*« Je suis rentré la tête haute.  
Je ne devais rien à  
personne »*

**HPS : A la rotonde ?**

C B: A la direction, oui, à la rotonde. Il y avait le bureau de la paie et tu remontais

toujours avec le billet rose. Alors là je remplissais ma feuille d'embauche. Parce qu'à l'époque, on avait l'embauche directe, ce n'est pas comme maintenant, on avait un mois d'essai quand même. Il y avait toujours ce mois, ça a toujours été. Il y avait un mois d'essai et puis après, c'était bon. C'était le CDI direct. Après, vous signaliez si vous vouliez la nuit, le déplacement. Là, ils mettaient des croix. A 22 ans, on ne veut que partir. J'avais mis des croix de partout. Evidemment, le lendemain ou deux, trois jours après, le chef me dit : « là, il y a un retraité, il faudrait que vous fassiez l'équipe du matin ». Alors j'ai commencé à faire l'équipe du matin.

*« À l'époque, on avait  
l'embauche directe »*

**HPS : Donc, vous étiez dans ce bel atelier, c'était quoi cet atelier ?**

C B: C'était l'outillage.

**HPS : Où est-ce qu'il était placé, par rapport aux trois nefs ?**

C B: Il est au-dessus, vous voyez où ils font les bateaux eh bien, il est au dessus. Je pense qu'il y avait l'ascenseur. Si vous situez, on va le voir visuellement, on passe par l'intérieur, anciennement la forge et au dessus de la forge, il y avait l'atelier outillage[...]

**HPS : On entendait tout le reste ? C'était insonorisé?**

C B: Non pas insonorisé.

**HPS : Mais comment ça se fait ? Ça isolait suffisamment, c'était neuf ?**

C B: Oui, c'était neuf.

**HPS : C'était neuf et puis ce n'était pas trop bruyant ?**

C B: Non, nous on n'avait pas des trucs énormes. On avait le bruit de dehors, je veux dire.

**HPS : Ce n'était pas en préfabriqué ?**

C B: Non, c'était en dur. Vous voyez, il y est encore à l'atelier. Vous n'êtes pas montées ?

**HPS : Non.**

C B: Il vous faut quelqu'un qui connaisse. Mais en haut, je crois qu'ils ont tout vidé, c'est un hangar maintenant. Je crois qu'il y a des trucs de décors dedans. J'avais

été voir une fois. Maintenant c'est un atelier où on fabriquait tous les outils pour les machines qu'il y avait en bas. Ensuite, on fabriquait toutes les pièces précises. Toutes les petites haches pour les lancements, ça a été fait à l'atelier outillage.

**HPS : Tout le petit outillage.**

C B : Voilà, tout ce qui était petit, tout minutieux parce qu'il y a beaucoup de choses minutieuses. On réparait tout, les manomètres. Il y avait toutes les petites pièces, tous les outils qu'il fallait faire parce qu'on fabriquait tout de A à Z. Ils n'achetaient rien. On faisait un outil, il y avait la forge en bas qui fabriquait.

**HPS : On ne faisait pas venir les outils de Saint-Etienne ?**

C B : Non, on faisait venir les gens parce qu'avant monsieur Bartolli, ce n'étaient que des gens de Saint-Etienne qui venaient. L'immigration, ils sont allés la chercher à Creusot-Loire. Il y a des gens qui sont venus mais qui sont repartis à Saint-Etienne. Quand vous avez certaines responsabilités, à 45 ans vous faites le mouvement mais après, les amis, les parents... Ils repartaient, ils ne se faisaient pas à la mentalité, ils disaient ça. Ils repartaient et ils formaient les jeunes. C'était la sidérurgie, c'était tout mélangé aux chantiers. Il y avait de tout, on faisait tout.

Après, j'ai connu le gris. Quand on arrivait le lundi, c'était au premier qui arrivait qui avait à peu près celui qui était potable. Vous savez le fameux gris, c'est le bleu qu'on avait au chantier. Enfin, le bleu, il était gris parce que gris, c'était blanc au départ après, plusieurs lavages avec les travaux. J'en ai laissé un au musée Balaguier.

**HPS : Oui, j'ai dû en voir. Ça en est un au moins, je veux dire.**

C B : Mais, j'en avais laissé, s'ils ne l'ont pas jeté parce que c'était un gars qui me l'avait donné, il l'avait récupéré.

**HPS : On appelait ça, le « gris ».**

C B : Le gris eh oui parce que le blanc... C'était un pantalon en toile de bagnard et c'était lavé à la potasse. Alors, si vous aviez un problème de peau, je ne vous dis pas. C'est venu bien après qu'on ait eu nos affaires personnelles. Après, on

achetait par taille, vers les années 80, par là. Alors, celui qui arrivait en dernier, il avait un truc plus large et il faisait trois fois le tour du ventre à l'époque, j'étais un peu plus maigre. Donc on avait la ficelle. On avait le gris qui était fourni et c'était marqué CNIM derrière avec le tampon, comme les bagnards. On avait la veste, tout ça.

**HPS : Vous, vous êtes arrivé alors que c'était CNIM ?**

C B : Oui, «FCM » est passé «CNIM » en 1966, il avait déjà presque 10 ans CNIM. Moi, c'était Chantier Naval Industriel de la Méditerranée.

**HPS : A ce moment-là, avec votre spécialité, vous êtes ouvrier ?**

C B : Là, ils m'ont pris comme P2, un an après j'étais professionnel 3. C'est comme ça qu'ils l'appellent dans le monde ouvrier, je suis passé plus tard ouvrier qualifié.

**HPS : Vous êtes resté dans cet atelier jusqu'à quand ?**

C B : Jusqu'à ce qu'on me dise de partir. Il y a eu une avancée technologique, ça a été les machines numériques qui sont arrivées en 76.



**HPS : Qu'est-ce que vous avez connu comme évolution technologique ?**

C B : Pratiquement tout, moi j'ai connu tous les nouveaux outils. Enfin, c'est plus technique, ce que je vais vous dire. Je suis passé de l'outil de forge que vous avez dû connaître, forgé à ce qu'on appelle la plaquette ajoutée carbure, c'est technique, en l'espace de quelques années. Alors, la première machine numérique, je peux vous dire l'année, c'était 1976 quand elle est arrivée dans l'atelier mécanique. C'est une machine italienne de marque Thema Mandelli. La première machine, c'était un écran de télévision. Quand on achetait ces machines, les grands pontes de l'atelier disaient : « écoutez, les gars, vous avez des travaux au centième, vous allez voir ». Enfin, on a eu tous les aléas parce que nous on faisait de petites pièces. On n'a jamais fait des grosses machines, ils ont fait rentrer des tourons. Après, à ce moment-là, à Brégaillon, ils montaient un atelier, c'est ce qu'on appelle l'atelier TLM, Tube Lance Missiles. Il avait démarré déjà à la mécanique.

*« J'ai connu tous les nouveaux outils »*

**HPS : C'est CNIM qui avait créé TLM ?**

C B : Ça date des années 1966. Alors, quand on regarde « Sillages » on voit les dates des premiers tubes. On voit notre patron actuel, enfin ex-patron [...]. Depuis, on fait des tubes lance-missiles pour l'armée. Moi, j'ai toujours travaillé dans les tubes, le montage se faisait de l'autre côté à Brégaillon, on était toujours CNIM, chantiers. Puis en 1983, j'ai reçu une lettre à la maison au mois d'août qui disait : « au lieu d'aller pointer ici, bien tu iras pointer de l'autre côté, à Brégaillon ».

**HPS : Vous êtes resté huit ans à l'atelier mécanique ?**

C B : Oui, huit ans.

**HPS : Racontez-nous cet atelier mécanique pendant ces huit ans. Avez-vous des anecdotes à nous raconter ?**

C B : C'était notre vie. J'étais jeune à l'époque. Il y en avait qui buvaient. Ce qui était bien c'était que toutes les classes sociales étaient reconnues, du

balayeur au garde vestiaire. Chacun avait un travail, une occupation. On avait sa place. Même si des fois, j'ai vu des choses de l'ordre du rêve. Le matin, à quatre heures et demie, il y en a un qui avait mal aux dents « il y a une dent qui me fait mal ». Il prend la pince, j'ai dit : « il ne va pas se l'arracher, c'est pas possible ». Il est allé au vestiaire et il s'est arraché la dent, comme ça, il était fou. Il a saigné, et voilà, c'était comme ça.

*« C'était notre vie »*

**HPS : Il venait travailler quand même ?**

C B : Oui, il était en bleu, le matin à quatre heures et demie. Je lui ai dit : « ça ne va pas ». Les mecs, tu les vois dès le matin, c'étaient des gars qui étaient toujours en forme à quatre heures et demie, moi, j'étais d'équerre mais eux, ils étaient en pleine forme.

**HPS : C'étaient des durs.**

C B : Oui. Après, j'en ai vu beaucoup qui travaillaient encore avec des sandalettes de Mauléon en tissu. On dirait des copeaux, ça marchait comme une oie qui marche sur le feu, pareil. Des sandalettes de Mauléon, vous savez des sandales en corde en bleu, des sandales comme ils en font toujours.

**HPS : Ils travaillaient avec ça, Mauléon c'est-à-dire ?**

C B : Au Pays Basque, des espadrilles.

**HPS : Ils travaillaient avec ça, encore en 83 ?**

C B : Non, avant quand je suis arrivé, j'en ai vu encore et même quelques hommes disaient, peut-être pas sur les grosses machines. Il y a des gens qui refusaient, question de sécurité. Ils avaient les pieds peut être sensibles. C'est vrai que si vous mettez les chaussures de sécurité, si vous n'êtes pas jeune... Moi, je commence à avoir des problèmes. Même avec l'évolution du temps, peut être, ça s'est amélioré mais...

**HPS : Vous aviez des chaussures de sécurité ?**

C B : Oui, on en avait, autant que je me souviens.

**HPS : Vous aussi à l'outillage ou parce que vous traversiez l'atelier ?**

C B: Oui, mais on ne portait pas de casque dans les ateliers. Ce qui est anormal. [...] Sans casque, on savait où il ne fallait pas se mettre. Si on voit une pièce de quatre ou cinq tonnes sur un pont, je ne vais pas passer dessous parce que ça arrive toujours une fausse manœuvre.

*« Il y avait un respect de la personne »*

**HPS : [...] les gens étaient durs au travail.**

C B: Oui, c'était dur mais il y avait un respect de la personne, on écoutait les gens quand même. On était à l'écoute même le chef. Il y avait quelqu'un qui était à l'écoute. Moi, je me rappelle des chefs qui envoyaient balader les ingénieurs. [...] Il nous serrait la main, on avait l'impression qu'il allait nous broyer la main. Mais il disait bonjour le matin. C'est déjà un respect de la personne de dire bonjour.

**HPS : Vous avez dit chacun avait son travail, sa place, son rôle.**

C B: On était 400 dans l'atelier mécanique en tout, à peu près. Vous imaginez 400 personnes, il y a du travail. C'était organisé par équipe, il y avait des chefs d'équipe, chacun avait sa nef. Nous, on avait la première, la deuxième et la troisième nefs, c'étaient les grosses machines. Elles doivent y être encore. C'est ce qu'on appelle des aléseuses et des tours horizontaux. Il y avait une deuxième nef où il y avait les perceuses.

*« On était 400 dans l'atelier mécanique en tout »*

**HPS : Ça faisait une dizaine de chefs d'équipe, à peu près parce que vous nous avez dit quarante hommes par équipe ?**

C B: Oui, c'est ça. Il y avait beaucoup de chefs. Il y avait les chefs d'équipe, les secrétaires.

**HPS : Ils faisaient la pluie et le beau temps les chefs d'équipe, c'est eux qui donnaient l'ambiance du travail ? Est-ce**

**que c'était véritablement un statut de chef ou bien est ce que c'était un titre lié à l'ancienneté ?**

C B: Au chantier c'est par ancienneté qu'on devenait chef normalement.

**HPS : Dans les faits, est ce que vraiment, il dirigeait ?**

C B: Oui, la répartition du travail, le problème sur le travail. Un chef, il était capable de dire comment il fallait faire. Si vous aviez un problème, c'était à lui qu'on s'adressait. Il y avait le contremaître chef et après il y avait tous les chefs d'équipe. Si le chef d'équipe n'arrivait pas à résoudre un problème, ça montait plus haut, si ce n'est pas le contremaître, ça allait à l'ingénieur et de l'ingénieur, ça allait au bureau d'études, puis ça faisait le chemin inverse. Normalement, ça part du bureau d'études après, ça va au bureau de répartition. En 1976, ils ont créé le FAO, Fabrication Assistée par Ordinateur, en même temps les machines numériques sont arrivées, on a eu tous les premiers cycles. Les programmeurs, ils embauchaient des programmeurs, ça n'existait pas.

*« Un chef, il était capable de dire comment il fallait faire »*

**HPS : Ils ont suivi l'évolution ?**

C B: Pas tous.

**HPS : Il y en a qui n'y arrivaient pas ou comment ça se passait ?**

C B: Ça se réglait avec l'âge. On arrivait à l'époque où le chantier en 1978, a commencé à baisser les âges de retraite. Moi, quand je suis rentré en 75, c'était la retraite à 65 ans.

**HPS : Après en 1981, c'était 60 ans.**

C B: Après, il y a eu les problèmes de boulot et ils ont commencé à faire partir des gens à 60 ans puis ça a été 58. Quand il y a eu les gros problèmes, c'était 55 ans et même plus tôt. Les plus jeunes sont partis à 48 ans, j'en connais. A l'époque, on avait des chefs qui savaient travailler.

**HPS : Ils prenaient leurs responsabilités.**

C B : Oui, si le gars avait raison, il prenait la défense du gars. Moi, j'ai vu des choses où les programmeurs disaient : « nous, on sait et vous, vous ne savez pas ». Il y a eu d'énormes conflits parce que nous on avait des méthodes anciennes, peut-être qu'on mettait plus de temps mais on les faisait. Mais, là tout était à eux. Eux disaient : « nous, on sait faire mais eux... » et je répondais : « non, tu ne sais pas faire », parce qu'il y avait la machine qui avait des problèmes de programme, comme ceux que l'on a eu avec les ordinateurs. Ça ne s'est pas fait du jour au lendemain. Les gars qui ne connaissaient pas, il a fallu qu'ils fassent des stages de programmation. Ce qu'il y a de bien, c'est qu'il y a des gars, maintenant encore, qui savent utiliser les deux. De plus en plus, les jeunes ne savent utiliser que le numérique, on ne leur apprend que ça. Alors, s'il y a un problème, je ne sais pas comment on va le résoudre. Je leur dis : « quand on dit qu'il faut faire une bricole, une bricole c'est pour le travail, c'est qu'il faut faire une petite pièce, vite fait, qu'il faut aller sur la machine conventionnelle. Là, il y a des manettes à prendre, il faut mesurer, il faut regarder l'ajustage. S'il n'y a pas les anciens qui expliquent, il faut faire ça, comme ça, comme ça, tu calcules ta vitesse, comme ça. C'est toute une histoire, ils sont là devant, ils tremblent. Par contre, vous le mettez devant le programme, il vous fait un programme, il ne sait pas ce qui est au bout, il ne sait pas ce qu'il coupe. Il ne sait pas où est la pièce mais le programme, il sait le faire [...]

**HPS : Normalement, dans les programmes scolaires les stages en entreprise sont prévus.**

C B : J'ai dit à des profs : « mais vous êtes à côté de la plaque, vous savez, avec vos minots. Il y en a qui accrochent mais il y en a qui n'accrochent pas. Ce qui est déjà bien c'est que le gars s'il se trompe à 14 ans, 16 ans, il peut changer de boulot. On en a eu qui ont complètement changé de boulot parce ce qu'ils avaient une idée du travail et c'était une autre affaire quand ils

arrivaient. Moi, j'ai vécu tout ça et toute cette évolution je la vis encore.

**HPS : Vous, vous avez vécu les deux. La question, qu'on a posée plusieurs fois c'est « est-ce que cet atelier mécanique, par rapport à l'ensemble, avait un rôle prestigieux ? » Alors, on a eu des réponses du type non, chaque atelier avait sa spécificité ou il avait un rôle très important parce que c'est quand même là que l'évolution des techniques a été la plus importante.**

C B : Oui, c'est exact, je suis d'accord techniquement ça passait par là.

**HPS : Malgré tout, l'ajustage, la mécanique, c'étaient des spécialités un peu pointues.**

C B : Mais ça c'est dans toute l'industrie. Il faut être ingénieux, il faut inventer des choses. Dans la soudure, les gens inventaient aussi. Mais nous, c'était notre travail, ce n'est pas parce qu'on était meilleurs que les autres.

**HPS : Dans la fabrication ?**

C B : C'était un peu plus pointu. On ne parlait pas le même langage, même quand on mesurait. Nous en mécanique, on parle en millimètre, le chaudronnier ou un menuisier va vous parler en centimètre mais nous, on parlera toujours en millimètre. On va dire : « tu vas faire un diamètre de 2002,15 », mais le chaudronnier dira « de quoi, il me parle lui ». Nous, on sait que ça fait deux mille deux quinze centièmes. Dans la mécanique, on avait des mesures toujours très précises.

*« On ne parlait pas le même langage »*

**HPS : Et pour les salaires, un contremaître qu'il soit à la chaudronnerie, à la menuiserie ou à la mécanique a le même statut.**

C B : Même statut, il y avait des grilles à l'époque, il y avait des points.

**HPS : Est-ce que l'atelier mécanique avait un caractère particulier ?**

C B : Nous, on ne sortait pas, pratiquement. On n'allait pas à bord. Ce n'est pas toute la mécanique, c'est vrai qu'il y avait des groupes de monteurs et

ils montaient une machinerie à bord d'un bateau. Nous, à la production machine, on fabriquait les pièces, eux, ils les montaient. On dit ajusteur monteur. Par exemple, ils étaient ou en déplacement ou souvent il y en a qui montaient en Irak, il y en a qui montaient à Cadarache, ils allaient de partout. Il y a des monteurs machines, c'est ceux qui montaient les blocs. Ils allaient à bord pendant un temps de leur travail. Je fabriquais les outils pour des gens qui allaient travailler à bord et aussi ce qu'on appelle l'alésage pour passer le gouvernail. Là, c'était la grosse cavalerie, ils mettaient des machines sur le bateau, ils y faisaient le travail directement. Il fallait que ça coupe, ils ne regardaient pas, il y avait une technique quand même. Il fallait qu'un outil coupe. Il fallait un état de surface, on appelait ça ERA, en langage technique. Par exemple vous aviez droit à une surface lisse parce qu'il y a un joint qui vient dessus. Ça c'est toute une technique que les gars avaient. Ils avaient des trucs qu'ils inventaient, je ne vous dis pas. Il y en a même eu qui passaient une gousse d'ail, c'est une anecdote, c'est vrai pour couper l'inox.

*« Je fabriquais les outils pour des gens qui allaient travailler à bord »*

**HPS : Ils avaient trouvé ça.**

C B : Oui.

**HPS : Ça marchait ?**

C B : Oui, ça marchait, c'est un mélange d'acide.

**HPS : Par rapport à votre expérience passée, parce que vous aviez une petite expérience de cinq ans - 5 ans et 8 ans - quelle différence, il y avait ?**

C B : Il y avait une différence énorme, c'était le jour et la nuit. D'abord au point de vue salaire : à l'époque, je gagnais à Saint-Etienne 1800 francs et là je passais à 2200 francs, je crois. Mon salaire, en 4 ans, a doublé aux CNIM, à 4000 et quelque. A l'époque, moi, j'avais les copains, ils achetaient l'appartement. Ils avaient deux voitures. Ils étaient à deux à

travailler. Après, ils faisaient les nuits. Moi, j'en ai rarement fait parce que ce n'était pas mon boulot qui le voulait.

*« À l'époque, je gagnais à Saint-Etienne 1800 francs et là je passais à 2200 francs, puis mon salaire a doublé en quatre ans. »*

**HPS : Ça ne demandait pas de gens.**

C B : Les gars vers les années 1978 au bout de deux ou trois ans, ils vendaient l'appartement, ils construisaient la maison. Beaucoup se sont installés à Janas. Mais, ils vivaient, ils allaient au restaurant. Ils vivaient normalement alors que maintenant... Puis, il y avait les terrains du chantier, à l'époque.

**HPS : C'est quoi les terrains du chantier ?**

C B : Les chantiers avaient des terrains à Six-Fours et ils donnaient un prix aux ouvriers. Ils vendaient ou aux ouvriers ou aux employés, on ne va pas dire qu'aux ouvriers.

**HPS : Quand vous êtes arrivé pour vous loger, ça a été difficile ?**

C B : Pas de problème. Je travaillais au chantier. Au chantier, c'est assimilé fonctionnaire, c'était pareil. Je suis arrivé, pas de problème.



**HPS : Vous n'avez dormi qu'une nuit derrière le cimetière ?**

C B : Oui, parce que j'ai su que j'étais embauché. J'ai repris mon train parce qu'à l'embauche, ils m'ont dit : « comment vous êtes venu ? », j'ai dit « en train », j'ai menti. Ils m'ont dit : « combien ça a coûté ? », 80 francs, à l'époque. Ils m'ont payé le déplacement. Ils m'ont payé la journée aller-retour évidemment. Donc, je suis reparti à Saint-Etienne chercher ma voiture. Ma mère m'a dit : « Où tu étais passé ? ». Parce qu'elle m'a envoyé les flics, elle ne savait pas où j'étais. Là, aussi, on m'a dit : « Monsieur, quand est-ce que vous voulez rentrer ? ». Maintenant, on vous aurait dit : « lundi, au boulot ! ». Maintenant, vous passez l'entretien le vendredi, on vous dit : « lundi, à sept heures moins dix, on attaque ». Là, « Monsieur, quand est-ce que vous voulez rentrer ? », « oh, je vais prendre quinze jours de vacances ». Il faut voir la tête qu'on avait. Là, c'était vraiment sur le travail qu'ils vous jugeaient, ce n'était pas sur la bobine.

Parce que si c'était sur la bobine, il y a un moment que je ne passais même pas la porte à CNIM.

*« Monsieur, quand est-ce que vous voulez rentrer ? »*

**HPS : Ils diraient : « dangereux, c'est un anarchiste ».**

C B : Oui, des conneries. Pour un jeune, c'est plus dur. A cette époque on jugeait sur le travail. Après, ils n'ont jamais eu à se plaindre. J'ai eu cette chance de continuer à travailler, après 1983. Je n'ai pas connu le licenciement.

*« J'ai eu cette chance de continuer à travailler, après 1983 »*

**HPS : Comment vous expliquez cette chance, c'est le hasard, c'est votre spécialité, parce que vous étiez jeune ?**

C B : Les listes ont été faites pas n'importe comment. Ils faisaient des réunions pour ça. On ne savait pas qui allait être pris. Il y a des gars qui étaient avec nous, qui faisaient mieux le travail, et ils n'étaient pas pris. Moi je suivais l'évolution des machines numériques et je préparais tous les outils pour ces machines.



**HPS : Vous aviez les deux.**

C B : J'avais les deux. Je préparais tous les outils pour les commandes numériques. On me disait il y a toute une liste d'outils à faire pour tel travail, je montais les outils avec des mesures. Par

exemple, on va prendre une pièce qu'on faisait en dix jours, la machine numérique, elle mettait un jour à l'époque. Maintenant, elle met une heure, c'est tout. Le client paye toujours pareil. Maintenant, dans le sens social, ça aurait dû amener plus d'argent. Il rentre plus d'argent mais il n'est pas partagé, c'est tout. Le travail qu'on faisait, moi, j'ai vu des gars qui faisaient ce qui entraîne les escaliers mécaniques, on appelle ça le barbotin. J'ai vu les gars faire ça en machine conventionnelle, il fallait une semaine pour faire cette pièce complète. Les gars, les tendinites et tout ça...c'est vrai, que le numérique, ça a apporté. La machine allait, elle tournait toute seule. C'était son programme comme vous voyez à la télé ou quoi.

Que ce soit une machine outil ou un robot, c'est exactement pareil. Moi, j'ai suivi, j'étais jeune aussi, j'étais curieux. Donc, j'ai appris le métier comme ça. Parce qu'après, c'était drôlement pointu la technique, de plus en plus. C'était le début, on cassait des trucs, c'était le chantier, on rachetait au fur et à mesure. Maintenant, il faut calculer le temps que ça va durer. Enfin, il y a tout un tas de critères, c'est de plus en plus serré. Les budgets sont de plus en plus serrés. Il faut être meilleur, à la pointe. Alors, si on ne connaît pas tout notre antécédent, on ne peut pas dire comment il faudra faire.

**HPS : Même en technique il faut bien connaître l'antécédent pour arriver.**

C B: Oui, parce que les pièces, c'est toujours les mêmes. L'expérience des autres pièces qu'on a faites, maintenant s'il y a de nouvelles pièces, on doit pouvoir dire «ça, ça va marcher» parce que rien n'est acquis. Ça c'est sûr. Je leur dis aux jeunes: «attention, tout ce qu'on vous a dit que vous avez ça, ça et ça, c'est faux, rien n'est acquis en mécanique. Tu vas faire dix pièces aujourd'hui, comme ça, elles vont revenir dans six mois, tu peux avoir des problèmes». Mais, ça c'est l'expérience. «C'est tout prêt, le programme et tout», j'ai dit: «on en reparle, après». Le métal n'est pas pareil, ce n'est pas la même coulée ou ce n'est pas la chose», il y a des problèmes. Je leur dis: «la pièce, on

la jette, on la fait, il faut la faire». Il faut se débrouiller. C'est là qu'on leur explique la technique.

*« J'entends si un outil coupe ou s'il y a un problème »*

**HPS : Aujourd'hui, vous continuez à faire ça ?**

C B: Oui, plus que jamais parce que moi, je n'ai pas besoin de regarder. Je n'ai qu'à écouter, mettre l'oreille, j'entends si un outil coupe ou s'il y a un problème. Je lui dis au jeune: «arrête la machine, il y a un problème». Ils n'entendent pas, eux, ils suivent le programme. C'est ça le problème. On est plusieurs comme ça, au bruit on connaît si un outil coupe ou si la pièce a un problème ou si ça vibre. Voyez, c'est tout au bruit, ça c'est l'expérience.

En voiture, s'il y a un roulement qui est défectueux, je suis dans la voiture, je dis à ma femme: «tiens, il y a le roulement à changer». Mais, nous, c'est comme ça, on est dedans. Avec le bruit, je peux vous dire, c'est le roulement gauche, il va falloir changer la roue parce qu'il y a un bruit anormal. Voilà, ça c'est mon métier.

**HPS : Revenons à l'atelier mécanique, ce n'était pas un des plus grands, ils étaient tous à peu près de cette dimension?**

C B: L'atelier mécanique, je pense que c'était celui où il y avait le plus de personnes. Je ne peux pas dire que c'était le plus grand, la nef lourde, elle était grande.

**HPS : Vous pensez que c'était là qu'il y avait le plus de personnes employées? La nef lourde c'est quoi ?**

C B: Vous l'avez vue dans le reportage à Balaguier des années 1950-55. On la voit, il n'y a pas de toit. Ils ont mis le toit, après. On appelait ça, nous, la nef lourde, elle était à côté de l'atelier mécanique. Ce qu'ils font sortir avec les billes en bois.. Après, on avait les camions avec les charges, on avait trente roues dessus. Le gars, il mettait sur un chariot élévateur et ça partait avec un chariot jusqu'à l'atlas qui allait le mettre sur le bateau.

Il faut demander à un gars qui a conduit l'atlas. Il faut leur demander à eux, et puis les pièces de retournement. Pourquoi on appelle retournement ? On retourne la pièce. Mais quand on dit on retourne un verre, on retourne un verre. Mais quand vous avez je ne sais pas combien de tonnes à retourner, ce n'est pas la même chose. D'où monsieur Molinari, on dit on va chercher Molinari, l'histoire de Molinari, je ne l'ai pas connu.

**HPS : « On va chercher Molinari », ça veut dire que c'est celui qui est capable de régler tous ces problèmes.**

C B : C'est surtout des problèmes d'élingage. C'est-à-dire que le poids, il y a un centre de gravité, les pièces ne sont pas carrées, d'un côté il y a plus de poids que de l'autre. Lui, il était capable par rapport au centre de gravité de la pièce de dire voilà, il faut mettre un câble comme ça, pour qu'elle monte droite. C'est ça, c'est simple à dire, mais à faire ce n'est pas évident. On vous l'apprend maintenant, avant il y avait des gens spécialisés. Maintenant, nous, on a toutes les spécialités. Maintenant, on nous fait faire tous les travaux, on a les permis. On nous fait passer les permis à longueur d'année pour se servir d'un pont, pour conduire un clarke, pour tirer des pièces, on passe des stages. Vous voyez maintenant les intérim, si vous vous baladez comme ça à Toulon, vous voyez dans les agences Manpower et les autres, je regarde manutentionnaire avec permis CACES. C'est-à-dire que c'est l'entreprise qui paye le stage. Vous faites le stage de trois jours après, vous passez le permis, c'est comme un permis de conduire. Vous l'avez, vous l'avez, mais après, c'est le chef qui vous donne le permis. Par exemple, il y a des gars qui n'arrivent pas à monter dans une nacelle, vous savez où on monte, vous avez vu quand ils rangent les lampes, ça s'appelle une nacelle. Il y a des gens qui ont le vertige. Ils ne peuvent pas le passer, pourtant ils sont très bons techniquement. Avant, on montait dans une boîte, on montait au pont, on montait dedans puis, on allait serrer les boulons, quand il y a des pièces qui sont en hauteur. Ils mettent des

échafaudages, il faut qu'il y ait des échafaudeurs. Maintenant, c'est la nacelle qui fait manoeuvrer, il y a un gars qui tient la nacelle et un autre qui fait manoeuvrer. Puis ça va très haut, vous avez vu, même pour les maisons comme ça, ils vont très haut. Moi, à 53 ans, la nacelle, je ne la passe pas, monter en l'air sur trente mètres. Ça va bien et puis quand il y a le mistral, je n'ai pas envie. Ça aussi, ça fait partie du boulot. Ça, c'est un permis qui dure cinq ans, tous les cinq ans, il faut le repasser. C'est normal, ils devraient le faire pour nous aussi.

**HPS : Au niveau de l'ambiance syndicale, c'était comment ?**

C B : C'était la CGT au chantier.

**HPS : C'était obligatoire ?**

C B : Non, pas obligatoire, il ne faut pas exagérer. Après, il y avait Force Ouvrière, la CFDT, tous les syndicats, les syndicats des cadres, la CGC et tout.

**HPS : Vous étiez actif ?**

C B : Moi, j'étais actif mais dans la section culturelle. On a monté les arts plastiques à CNIM, je ne me rappelle plus des autres. D'ailleurs, le local est toujours marqué section arts plastiques dans l'atelier... les derniers vestiges.

*« Moi, j'étais actif dans la section culturelle »*

**HPS : Il faudrait le prendre en photo. J'habitais à côté, je voyais des gens rentrer. Il était en activité jusqu'en 1980. C'était une activité culturelle.**

C B : Oui, on l'avait monté avec plusieurs copains. On faisait ça. Par exemple, c'était la première fois que j'allais à Avignon, au festival d'Avignon. On faisait des sorties à Avignon, des sorties pour les expos.

**HPS : Vous ce qui vous intéressait le plus dans les activités culturelles, c'était la peinture, l'art, le théâtre ?**

C B : Tout.

**HPS : Et Dimo, vous l'avez connu ?**

C B : Dimo, c'était le "Che"

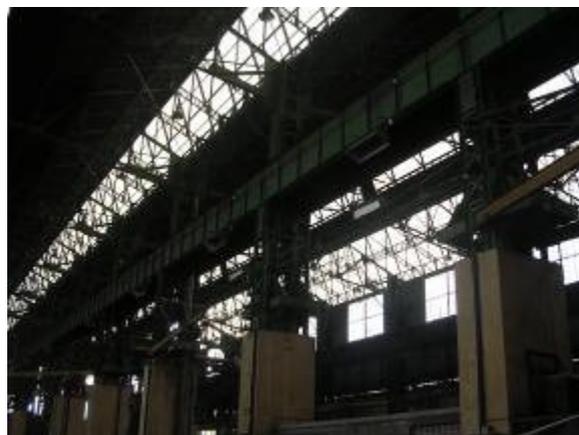
*« Dimo, c'était le Che »*

**HPS : C'était un personnage, il travaillait à l'atelier mécanique ?**

C B : Oui, il était traceur de métier, je crois. Traceur, ça ne se fait plus qu'avec le numérique. Avant d'aller faire un trou ou un usinage, on mettait un genre de produit sur la pièce. Il traçait l'endroit où il fallait percer. C'était un traceur, c'était technique, comme un traceur de coque. Son métier, c'était ça, traceur. [...] C'est une anecdote aussi. Chaque fois qu'il y avait une prise de parole, on disait : «aux marbres » parce que quand on traçait les pièces, on mettait les pièces sur des marbres, les marbres qui étaient en fonte, c'est des grands trucs énormes, et chaque fois...«allez les gars, tous aux marbres ». Ça voulait dire qu'il y avait une prise de parole parce qu'il manquait la pâte arma, on n'avait plus de pâte arma, vous savez pour se laver les mains parce ce qu'on avait le droit au savon de Marseille et à un torchon, ou une serpillière, je ne me rappelle plus. Mais, c'était vraiment le savon de Marseille de l'époque, c'était un vrai savon, il avait une gueule, je ne vous dis pas. On nous donnait ça chaque année. Dans les ateliers, il y avait la pâte arma, je ne sais pas si vous avez connu ça, ça arrache. Quand l'hiver venait, vous aviez les engelures. Après, ils ont trouvé que c'était cancérigène. C'était connu de partout, c'était le savon noir. Donc il manquait ça, nous on débrayait. C'était fait de suite, il y avait quatre cents bonshommes. Il y avait des injustices, là aussi. Par exemple, je me rappelle d'une anecdote quand je suis arrivé. On rentrait en équipe, que ce soit le chef ou l'ouvrier, on rentrait en équipe, le chef avait par exemple, cinq francs et nous, on avait qu'un franc, vous voyez. Alors, on disait : «Attendez mais, il y a un problème parce que le réveil, c'est pour tout le monde pareil, «ouais, ouais, une réunion... allez tous, à la direction ». Alors, on montait. On traversait tout le chantier, tous en groupe voir Julien Roche, il disait : «encore, la mécanique » eh oui, parce qu'il y avait le "Che" qui était là. Il y avait tous les délégués.

**HPS : Les « gros bras » ...**

C B : Pas tous, mais il y avait le "Che". Julien Roche avait travaillé à la mécanique. Il était porte papiers, il est devenu directeur à la fin. Ça arrive des déroulements de carrière qui sont étonnants. Mais, ça c'est partout, on ne va pas jeter la pierre. Donc, on arrivait là-bas : «reprenez, on va discuter ». On a obtenu en l'espace d'une semaine le même pointage, on évoluait. Après, il y a quand même eu, je ne sais pas si vous vous rappelez, les manifestations, ce n'était pas évident pour le Vietnam et tout. Il faut se rappeler aussi de tout ça. S'il n'y avait pas eu des gens..., on serait resté dans notre coin à travailler. Il y a eu des trucs importants. On débrayait... Faut pas croire, les gens [...], il fallait gueuler pour se faire payer les heures. Ils ne les donnaient pas comme ça, s'ils pouvaient vous sucrer une heure ou deux, ils sucreraient. Moi, à l'époque j'étais jeune, on s'en fout de ça, on voulait faire avancer. On était plutôt de gauche, gauche. On a eu des problèmes, aussi, il ne faut pas croire [...]



Et puis faire des sculptures modernes, on allait les exposer à la cantine, des trucs comme ça, ce n'était pas évident pour que les gars... d'ailleurs Francis Lyon en parle un peu dans ses livres... mais ça veut dire qu'on avait le droit à une ouverture d'esprit. C'est ce qu'on voulait, on avait le droit à tout. On allait à Avignon au théâtre, on faisait plein d'expos. On a eu un mélange avec les cadres, il y a des cadres qui sont venus. Après, ils ont fait du théâtre. Il y a une pièce qui est sortie après moi, j'ai

participé à la pièce « En attendant Molinari ».

*« Il fallait gueuler pour se faire payer les heures »*

**HPS : C'était avec Martinenq, ça ?**

C B : Oui, Martinenq.

**HPS : Il y avait Rinaldi, aussi ?**

C B : Oui, Rinaldi même tout le chantier. Il y avait même Breil, il y avait tout le monde. C'était Blanc qui était encore maire parce que Giovannini, c'est lui qui avait fait la transaction. C'était en 1979, je crois. Bien, elle a été jouée deux fois ou trois fois, c'était l'histoire de La Seyne. C'est comme ça que j'ai connu l'histoire de La Seyne, c'est par le théâtre. On est venu me chercher à la maison parce qu'il y avait des problèmes techniques de régie. Moi, je m'intéressais par curiosité, je connaissais des gens qui s'en occupaient. J'allais les voir en passant comme j'habitais à côté. Je voyais travailler des gars: Puis quinze jours avant, B et J, ils sont venus à la maison, ils m'ont dit : « bon, ben, on est emmerdé. On a un problème, on n'arrivera pas à finir. Combien tu prends? Combien tu veux ? ». Je suis rentré au chantier et j'ai dit : « Voilà, j'ai pris quinze jours de congé parce qu'il y a un truc à faire ». On me l'a accordé. J'ai été faire la régie plateau, jour et nuit, là parce que c'était énorme. Il doit exister une ou deux cassettes mais, je ne les ai jamais vues [...]

**HPS : Quinze jours d'une expérience...**

C B : Ah oui, phénoménale. C'était très stressant, même pas dormi. Enfin, ma femme, ça ne faisait même pas un an qu'elle était avec moi, ça commençait bien. Je crois que je lui ai fait plaisir, je lui ai fait un petit, j'ai eu une fille.

La deuxième grosse expérience, c'était aux cent ans de l'hôpital de Pierrefeu. On avait fait une pièce connue, Erasmus, le soldat. L'histoire, c'est un soldat qui fait un pacte avec le diable.

[...] Pareil, comme j'avais travaillé avec le même metteur en scène, c'était le vénitien, Giani de Luigi et eux, ils ne voulaient que moi. Ils m'ont dit « il faut

que tu viennes, sinon je ne peux pas le faire », « Tu peux pas le faire ! Dis donc, tu as vu le boulot ! » On travaillait avec les pensionnaires. Là, aussi, c'était quinze jours enfermé là haut avec les plateaux extérieurs. C'était tout à l'extérieur le travail. Il y avait trois scènes, et le public se déplaçait. C'était l'histoire de ce soldat. Ou on tombe d'un côté ou on tombe de l'autre, alors, en plein Pierrefeu, évidemment...

C'était merveilleux parce que tous les pensionnaires étaient à l'heure juste. Moi, je dis chapeau parce que c'est une des meilleures thérapies, le théâtre. C'est resté, ils jouent toujours. Ils font toujours des pièces à Pierrefeu. Là, j'étais un des précurseurs enfin, sur le plateau. En pleine nuit, je soudais et ça gueulait dans les salles parce que les cris de... dans la nuit, c'était dur. C'est des cris inimaginables qui sortent. Enfin, même les acteurs étaient plus fous que les fous. Là-dedans il fallait être bien équilibré d'ailleurs. C'est pour ça, j'ai toujours dit à mes enfants : « ayez un équilibre pour faire le métier que vous faites » [...]



Depuis l'atelier mécanique : le *Charles De Gaulle* dans le port de Toulon au pied du Faron

## Francisque Luminet

### L'atelier mécanique ou atelier des turbines des ex-chantiers navals de La Seyne-sur-mer

septembre 2006

*Nous avons tiré de larges extraits du témoignage écrit que nous a transmis Francisque Luminet. Pendant 30 ans, il a suivi l'activité de l'atelier mécanique en tant qu'agent de surveillance de l'armement et comme élu municipal.*



La dénomination « atelier mécanique » a eu tendance à supplanter celle d'« atelier des turbines » lorsque justement l'activité de l'énorme structure s'est plus orientée vers la mécanique : machines-outils, usinages divers, ajustage, etc. ; ceci en raison de la diversification des activités. La dénomination « mécanique » s'est accentuée lorsque après 1989 -fin des chantiers navals NORMED seynois -la première entreprise à composante coopérative créée par des anciens de l'atelier, s'est donné pour nom « Compagnie Provençale de Mécanique » (CPM).

*« Dans cet atelier se réalisaient les turbines de propulsion des navires. »*

Faut-il rappeler la raison de la dénomination « atelier des turbines » ? Si oui, c'est dire que dans cet atelier se réalisaient les turbines de propulsion des navires. La turbine est une espèce de

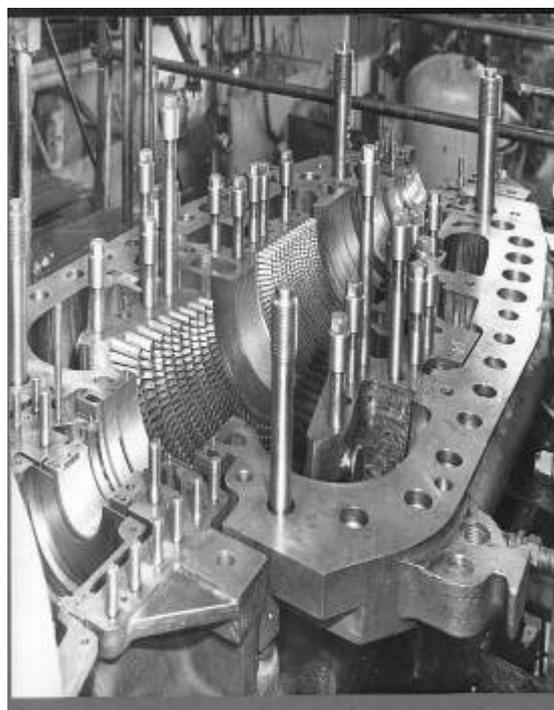
« gros machin » pouvant peser plusieurs tonnes, composé d'un rotor qui tourne (en général à grande vitesse) dans une coquille appelée stator (car statique) ; l'un et l'autre sont composés d'un corps qui supporte des rangées circulaires et étagées d'ailettes ; ces ailettes, par leurs dimensions (identiques pour chaque rangée), par leurs formes (transmission de fluides chargés de puissance potentielle) permettent, entraînées par le rotor d'une part et relayées par celles du stator, de transmettre et de décupler les énergies. Le fluide peut s'appeler vapeur donc chaleur donc boucliers chaleur pour préserver les environs de la turbine donc pendant des décennies de l'amiante. Et alors, lorsque les essais sont effectués à grande vitesse, par exemple de rotors en atelier, imaginez les fibres insidieuses propulsées dans l'atelier et/ou dénichées et repropulsées dans l'atelier ultérieurement. Contrairement à de faux arguments tendant à affirmer qu'à l'atelier « turbines » ou « mécanique » il n'y avait pas de risque d'amiante, tous ceux qui s'y trouvaient étaient exposés (ajusteurs, traceurs, fraiseurs, tourneurs, aléseurs, raboteurs, perceurs, secrétaires, chefs d'équipe, contremaîtres, chefs d'atelier, forgerons...). Salut Raymond ! Raymond Dimo a été traceur dans cet atelier pendant de nombreuses années et a succombé (comme d'autres) à la terrible maladie. Il fut secrétaire du syndicat CGT des chantiers. Après être devenu majoritairement « mécanique », l'atelier a continué à

travailler sur les turbines, pour les révisions, les remises en état, le remplacement de rangées d'ailettes. L'importance de l'activité « turbines » dans cet atelier et le nombre de compagnons y travaillant ont fait que la porte des enceintes des chantiers qui en permettait l'accès était justement désignée par « porte des turbines »; et ce nom, vivace, est resté tant qu'a existé la porte... des turbines. Ajoutons même que le « bar-restaurant ouvrier » situé juste en face de cette porte était lui aussi désigné dans le langage courant par « Bar-restaurant DES TURBINES » alors que pendant longtemps il portait l'enseigne « des MOUISSEQUES ». Il faisait partie des trois établissements : « LA CORNICHE » (dont l'immeuble existe encore, derrière l'ancien lavoir, avant le chemin des Bégonias), « LA CANEBIERE » (qui existe encore), et donc « LES MOUISSEQUES ».

### *« Agent de surveillance de l'armement »*

J'en arrive à mon « vécu » de l'atelier mécanique. J'ai trempé professionnellement dans cet atelier « MECANIQUE-TURBINES » pendant près de TRENTE ANS, et en tant qu' élu municipal, épisodiquement, et effectivement pendant le précédent mandat (1995 - 2001). Je n'étais pas « travailleur des chantiers », mais « agent de surveillance de l'armement », profession que j'ai exercée pendant quarante ans (de 1955 à 1995). J'appartenais donc à un service du ministère de la Défense (précédemment appelé « de la guerre », puis « des armées », puis « de la Défense nationale » et enfin de la Défense). J'arrive à La Seyne en 1960. C'est l'époque des réalisations des véhicules blindés chenillés de la famille AMX. Divers ateliers des F.C.M d'alors travaillent pour les chars parc aux fers, U.C. pour « usinage chars », M.C. pour « montage chars », ...et bien évidemment l'atelier « mécanique-turbines ». Celui-ci usine quantité de pièces entrant dans la composition des

véhicules blindés chenillés. Soulignons que pour usiner divers éléments de la « caisse » du véhicule blindé (supports de tourelle ou tourelleau, paliers de suspension), d'énormes aléseuses (deux en particulier) étaient capables de recevoir une et même deux caisses assemblées. Notons un détail à la fois piquant et curieux de la vie des machines (énormes), mises à disposition par l'état pour la réalisation des chars. Tout d'abord, en toute logique et rigueur, lorsque ces machines (d'Etat) étaient utilisées pour d'autres travaux que ceux « d'Etat », les temps d'utilisation étaient décomptés et les chantiers versaient à l'Etat une redevance. Et lorsque les réalisations des chars se sont terminées



(octobre 1964), les machines sont restées

en place, cédées par l'Etat aux chantiers, non pas à l'euro (qui n'existait pas) symbolique, mais enfin à peu près. Et lorsque fut créée l'entreprise associative des anciens compagnons - plus de 25 ans après 1964 - ceux-ci ont dû acheter ces mêmes machines (pas à un prix symbolique) lors de la liquidation de NORMED ! En effet l'atelier mécanique-turbines ne faisait pas partie de ce qui revenait à la société CNIM lors de la scission de décembre 1982. Le département « terrestre » a continué

avec le même sigle «CNIM» car appartenant au même groupe Herliq et avec ses 1000 travailleurs environ conserva, et conserve, les sites de Brégaillon, de Lagoubran et des Mouissèques chaudières.

*«Ce fut donc La Navale qui quitta CNIM et non CNIM qui quitta La Navale.»*

Sur les prestations de l'atelier mécanique turbines, pour avoir eu la responsabilité d'en suivre une grande partie et de la juger, il s'agissait de travaux de haute qualité technologique et technique. La qualité des travaux réalisés, dans leurs détails et en ensembles ou sous-ensembles complets était formidable. Ce qui était d'ailleurs le cas de toutes les prestations et réalisations de l'entreprise et de ce qui a été la continuité dans tous les ateliers. Mais restons dans l'atelier mécanique-turbines, avec ses trois nefs aux importants moyens de manutentions, avec le prolongement sud venu s'ajouter à l'atelier initial, avec sa forge et ses traitements thermiques. La qualité des compagnons était parfaite. Leur expérience était évolutive au fur et à mesure des évolutions techniques et technologiques. Moi qui arrivais des usines sarroises et de l'Est de la France, je dois avouer avoir noté la différence de niveau des compagnons. J'ai souvent utilisé l'exemple suivant pour l'illustrer : l'initiative et l'intelligence du compagnon pouvait se mesurer par le fait que même avec un ordre précis de déroulement de travail, le compagnon s'adressait à un son chef d'équipe : « dis, il est dit ou tu m'as dit de faire de telle façon, mais tu ne crois pas qu'il y a un risque... ne serait-ce pas mieux de faire de telle autre façon ? ». Conscience professionnelle, qualité professionnelle, de bas en haut, à l'atelier mécanique turbines (pour n'évoquer que celui-là, mais le connaissant bien). C'était du patrimoine, c'est du patrimoine.



Et lorsque l'on pense à tout ce qui était réalisé dans cet atelier ! Je parle de ce que je connais. Ainsi lorsqu'il sortait des chantiers 42 véhicules blindés chenillés AMX par mois, imaginez la quantité et la qualité des pièces réalisées à l'atelier mécanique turbines. Ainsi lorsque l'on pense que les chantiers (C.N.I.M) ont réalisé le développement, les prototypes, les séries des installations lance missiles des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNE), imaginez la quantité et la qualité des pièces réalisées à l'atelier mécanique turbines !

*« Il y a ceux qui n'ont pas retrouvé les leurs le soir »*

Et puis, dans la besace du patrimoine, il y a ceux qui ont quitté leur famille un matin pour venir travailler à l'atelier mécanique turbines et qui n'ont pas retrouvé les leurs le soir. Ce fut le cas de cet ouvrier d'entretien de La Garde (j'ai été le seul témoin de l'accident mortel dont il a été victime, et j'ai été entendu pour cela). Je surveillais une épreuve hydraulique d'un tronçon de tube lance missile, en tournant autour de ce cylindre de près de deux mètres de diamètre, lorsque dans mon champ visuel, j'ai vu, au fond de l'atelier à vingt mètres de moi, et là haut à treize mètres de hauteur, se détacher d'un pont roulant, un corps, à l'horizontale, accompagné d'une plaque de tôle ( en fait la tôle de fermeture d'un mécanisme ), et cette chute du corps sur le sol de l'atelier.

J'ai fait deux ou trois pas pendant la chute, en direction du lieu estimé de la chute (comme si je pouvais y arriver et pour quoi faire ?)... et il paraît que j'ai crié, mais de cela je ne me rappelle pas. Seule l'image, indélébile, m'est restée et m'apparaît souvent, très souvent.

Et puis « Bert » BOGLIETTI, le dernier tué par accident du travail dans l'atelier mécanique turbines. Son épouse, sa fille ne l'ont pas accueilli vivant ce soir là dans leur maison du Vallon des Moulières[...]



Remerciements à tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de cette plaquette : aux témoins, à Stéphanie Deyris, à Fanny étudiante en BTS/Beaussier, à Marina Léoville, à Maurice Oustrières, et aux membres d'HPS qui d'une manière ou d'une autre ont participé au projet.

Photographies : Stéphanie Deyris ; Henri Guinamant ; HPS ; Emile Lorenzini ; Nicky ( site : laseyne.info) ; site CNIM.

Septembre 2007  
Responsable publication Y Le Gallo  
Histoire et Patrimoine Seynois,  
BP 10 315 83512 La Seyne-sur-mer  
Site : [www.histpat-laseyne.net](http://www.histpat-laseyne.net)