CES COLOSSES QUI ONT FAIT VIVRE LES CHANTIERS

(Photo DR)

Durant un siècle et demi, les ouvriers des chantiers navals de La Seyne ont eu recours à des monstres de métal pour construire plus d'un millier de navires. Le Centre de ressources sur la construction navale retrace l'importance qu'ont eue ces engins. P13

Ces engins indissociables de l'histoire des Chantiers

Le Centre de ressources sur la construction navale (CRCN) publie une passionnante brochure qui met en relief les moyens techniques utilisés par les ouvriers des chantiers de La Seyne durant 150 ans.

Mettre en lumière le gigantisme et la complexité des machines, ainsi que les hommes qui les ont mises en œuvre durant un siècle et demi, pour construire les 1 444 navires sortis des chantiers de La Seyne. Telle est l'ambition de la brochure intitulée *Des engins et des hommes*, publiée par le Centre de ressources sur la construction navale (CRCN). « *Il n'existait jusque-là aucun ouvrage regroupant tous les éléments présentés dans ce document de 24 pages,* explique le président de l'association, Jean-Claude Gusti. *Durant plus de deux ans, nous avons donc tout recherché dans diverses sources, notamment aux archives municipales, mais aussi rencontré des témoins qui nous ont raconté des anecdotes jamais écrites.* »

« *Pour présenter cette histoire,* enchaîne Jean-Jacques Le Gallo, trésorier du CRCN, *nous avons suivi un fil rouge, depuis l'arrivée du train qui acheminait les matériaux sur le site, jusqu'à la mise à l'eau des navires.* » L'ouvrage permet donc de « *partager la vie des hommes et des engins, à l'intérieur de ce monde clos où tout était programmé dans le seul souci et la fierté du travail bien fait* ».

Sur cette vue, on observe deux grues de type Titan, des grues Richier et le fameux Atlas (au premier plan), ponton mature capable de soulever jusqu'à 150 tonnes. (Photo doc CRCN)

Pont, grues, portiques...

L'un des premiers engins, mais aussi le plus emblématique, n'est autre que le Pont levant qui, à partir de 1920, facilite l'approvisionnement du chantier en permettant aux trains de franchir le port. Une fois à l'intérieur du chantier, les tôles et profilés sont déchargés à l'aide d'un imposant portique pouvant supporter une charge de 20 tonnes. On (re)découvre au passage les « pontonniers », qui pilotaient l'outil depuis une cabine située dans sa partie supérieure, coincés toute la journée dans ce « perchoir » dont ils n'étaient autorisés à sortir que pour... satisfaire un besoin naturel. Des grues sur rails et des ponts roulants complètent le dispositif sur l'aire de stockage et dans les ateliers d'usinage.

Plus loin, pour l'assemblage des blocs et le montage des coques, interviennent des grues sur rail baptisées « Titans », du fait du travail « titanesque » qu'elles accomplissaient.

À partir de 1973, sont également installées des remorques automotrices pouvant déplacer des charges allant jusqu'à 150 tonnes. Autant d'engins de levage modernes qui allaient permettre au chantier de gagner des parts de marché.

« Un deuil très long »

Ces engins étaient d'ailleurs « *très convoités par les différents corps de métier* », rapporte le CRCN : « *Il était quotidien d'assister à des passes d'armes mémorables entre utilisateurs, chacun essayant de prendre la place de l'autre ou allongeant le temps d'utilisation lui étant imparti. Les plus anciens se souviendront du "Lion", chef contremaître du montage coque, surnommé ainsi pour sa forte personnalité et sa capacité à s'accaparer des Titans envers et contre tous !* »

Les auteurs de la brochure mentionnent aussi les grues Richier, utilisées lors de la dernière phase de la construction d'un navire, et dont l'immense flèche de près de 60 mètres permettait de passer par-dessus le pont supérieur et les superstructures des navires. Sans oublier des engins « *mythiques* », qui évoluaient sur l'eau, tels l'Atlas et *Le Laborieux* (lire ci-contre).

Pour clôturer cette présentation, l'association rend hommage aux femmes et aux hommes « *qui ont donné vie à ces engins, ont vécu côte à côte, ont partagé joie et souffrance* ». Mais qui, au final, ont assisté « *avec effarement à la destruction de leur outil de travail* », « *vaincus par les dieux de l'argent* », comme l'écrivait Francis Lyon (lui-même ancien soudeur-tôlier) dans son roman *À l'ombre des Titans*. Un choc qui explique pourquoi le travail de mémoire entrepris par le CRCN « *n'aurait pas pu être réalisé dans les années qui ont suivi la fermeture des chantiers car, pour tous les anciens, le deuil a été très long* ».

M. G.

Pour obtenir un exemplaire de la brochure, adressez un mail à : memoirenavalelaseyne@gmail.com

Deux « machines » mythiques

Photo 1 : L'équipage du *Laborieux*, remorqueur emblématique des chantiers de La Seyne. Photo 2 : L'Atlas, construit aux chantiers en 1908, détruit par les Allemands en 1944 et reconstruit à l'identique l'année suivante. Photo 3 : Une remorque automotrice, engin de levage moderne acquis en 1978. (Photos source CRCN)

Ces deux engins étaient, pour les ouvriers des chantiers, « *inséparables* », écrivent les membres du CRCN. Et ils sont restés inoubliables. Le premier, l'Atlas, était « *la grue flottante la plus puissante de la rade* ». « *C'était un ponton mature, construit au chantier de La Seyne en 1908, capable de soulever jusqu'à 150 tonnes. Détruit en 1944 par les Allemands, il a été reconstruit à l'identique en 1945 et était sollicité pour toutes sortes de manutentions* » (mise en place de blocs sur les cales de lancement, installation de chaudières dans le ventre du navire...). L'Atlas a aussi servi pour des manutentions inattendues, comme le 17 mai 1917 où, lors des premiers essais du Pont Levant, un défaut de fonctionnement a empêché l'ouvrage de se relever. Pour permettre la sortie des bateaux du port, l'Atlas a alors soulevé un à un chaque bateau pour les poser de l'autre côté du pont !

L'autre engin « mythique » n'est autre que *Le Laborieux*, remorqueur construit par des apprentis du chantier et mis à l'eau en 1946. « *Il était une pièce maîtresse lors des lancements de navires, il transportait du personnel à travers la rade, remorquait des chalands, accompagnait l'Atlas, etc.* ». Et lors des fêtes de la ville, le 14 juillet, il amenait depuis le port de Toulon les artistes qui se produisaient sur l'estrade située sur une barge dans la darse du port de La Seyne.

À la fermeture des chantiers navals en 1989, il était destiné à la ferraille mais quelques anciens l'ont sauvé et l'ont hissé sur la cale de halage aux abords du fort Balaguier. Un site où il se trouve toujours, désormais placé entre les mains des membres de l'association des Amis du *Laborieux*, qui œuvrent à sa restauration.