

QUE SONT DEVENUS LES HOMMES ?

Dans ce numéro :

- Le questionnaire de l'enquête
- Les résultats du dépouillement
- Les témoignages

SOMMAIRE

<i>Editorial</i>	1
<i>Questionnaire</i>	3
<i>Dépouillement</i>	6
<i>Sentiments</i>	11
<i>Témoignages</i>	
<i>n°1</i>	14
<i>n°2</i>	20
<i>n°3</i>	25
<i>n°4</i>	31
<i>n°5</i>	35
<i>n°6</i>	40
<i>n°7</i>	44
<i>n°8</i>	49
<i>n°9</i>	60
<i>In memoriam</i>	69

Editorial

L'Association " Histoire et Patrimoine Seynois" est née en 2000 de la volonté d'aider La Seyne à se tourner vers l'avenir après le traumatisme de fermeture des chantiers navals, à reconstruire son identité à travers une réappropriation de sa mémoire. De quelle mémoire s'agit-il ? Certainement pas d'une mémoire "communautarisée" selon le terme utilisé par l'historien Benjamin Stora à propos de "la mémoire retrouvée de la guerre d'Algérie, celle de l'ouvrier des chantiers s'opposant à celle de l'ingénieur par exemple; encore moins d'une mémoire figée, mystifiée "ancienne combattante", mais d'une mémoire vivante et "métissée". Nous pensons que c'est à partir d'un croisement de ces mémoires, à l'intérieur de la ville (celle de Berthe et celle de Tamaris, par exemple) que pourra se construire une histoire commune de La Seyne. Ambitieux projet!

Aussi quand au cours de l'année 2001, le musée Balaguier a présenté une exposition sur les chantiers navals seynois, accompagnée de conférences, notre association a saisi cette opportunité pour présenter à la table ronde sur "La fin des chantiers", le 25 octobre 2001, les premiers résultats de l'enquête que nous avons lancée au printemps 2001 sur le thème "Que sont devenus les hommes ?".

Cette plaquette contient le travail élaboré à partir de cette enquête auquel nous avons ajouté 9 témoignages d'anciens des chantiers navals seynois, afin de donner la parole à ceux qui ne l'ont plus depuis 12 à 15 ans. A lire les résultats de cette enquête qui portent sur 130 réponses à 1300 questionnaires distribués, on mesure toutes les difficultés à saisir cette réalité. Aux questions : "Qui sont les hommes et femmes qui ont travaillé aux chantiers ?" ou "Quel a été leur devenir socio professionnel après la fermeture ?" l'enquête apporte des réponses somme toute assez précises et probantes, par contre pour tout ce qui est de la dimension humaine, le "vécu" de chacun, on constate la réserve, la difficulté à s'exprimer, à dire ce que l'on pense de cette époque. Ainsi avons-nous voulu aller plus loin en sollicitant une parole plus spontanée d'anciens de la Navale (employée, ouvrier, technicien, dessinateur, ingénieur), lors d'interviews. Là aussi les témoignages recueillis révèlent les difficultés à "se livrer" sur un traumatisme encore trop récent.

*De l'ouvrier à
l'ingénieur tous
disent cet esprit,
cette communauté
vivante qu'ils ont
connue aux
chantiers.*

Il serait donc utile de poursuivre ce travail par d'autres appels à témoignage, pour répondre aux critiques qui nous ont été faites : "Pourquoi n'y a-t-il pas eu de questions sur l'avenir de la ville... sur les conditions de travail aux chantiers...", mais aussi pour mieux cerner cette spécificité des chantiers de La Seyne qui est sensible à travers les témoignages recueillis. De l'ouvrier à l'ingénieur tous disent cet esprit d'équipe, cette communauté vivante qu'ils ont connue aux chantiers et qui existaient moins à La Ciotat. Cette fierté d'appartenir à un chantier connu pour sa capacité d'innovation. Ils témoignent aussi sur son mode original de fonctionnement peu bureaucratique et hiérarchique. Il y aurait une recherche à poursuivre pour expliquer l'origine de "cette culture" des chantiers. Quel rôle certaines personnalités y ont joué que ce soit celle d'un PDG comme Monsieur Berre souvent cité ou de militants syndicaux?

Cette plaquette n'a d'autre ambition que de recueillir une première documentation que notre association met à la disposition de chercheurs qui voudront approfondir ce travail ou l'utiliser pour leur propre recherche.

Elle est l'aboutissement d'un effort collectif: le travail patient et militant a reposé sur les épaules de **Mathilde Angelloni et Michel Breil**. Nous remercions plus particulièrement **la CMCAS EDF-GDF, l'AMIANS, l'association Faire du neuf à La Seyne, le Musée Balaguier**, qui d'une manière ou d'une autre, nous ont aidés.

Nous avons bénéficié de l'aide et des conseils de **Nicole et Patrick Dondeyne**, professeurs de Sciences Economiques et Sociales a Lycée Beaussier.

Ont participé au dépouillement des questionnaires:

M. Angelloni
M.C. Argiolas
A. Bensoussan
M. Breil
G. Delcroix
Y. Le Gallo
J. Sprecher

Nous remercions tous ceux qui ont répondu aux questionnaires et tous ceux qui ont accepté de témoigner. Pour éviter tout problème, tous les témoignages sont anonymes.

Andrée Bensoussan,

Yolande Le Gallo,

Juin 2002.

Voir l'ouvrage de Guy ROYON,
La fin de la NORMED ou la reconversion des 12000 salariés.
Ed : L'Harmattan, 1990, 299 p

LE QUESTIONNAIRE

La fin des chantiers: Enquête auprès des anciens des chantiers.

Que sont devenus les travailleurs des chantiers?

Répondez aux questions, cochez les cases, exprimez-vous librement.

I - Identification au moment de la fermeture des Chantiers Navals.

Vous êtes Homme

Femme

Date à laquelle vous êtes parti des chantiers :

Quel âge aviez-vous à cette date?

Moins de 30 ans

Entre 30 et 50 ans

Plus de 50 ans

Niveau d'étude à l'entrée aux Chantiers :

Qualification acquise aux Chantiers?

Dans quelle catégorie étiez-vous classé?

Ouvrier

Employé

Technicien

Dessinateur

Agent de maîtrise

Ingénieur

Cadre

Autre Précisez

Quelle était l'appellation exacte de votre métier ? (ex:...menuisier, chaudronnier...)

Aviez-vous une autre activité au sein de l'entreprise.

Culturelle précisez :

Sportive précisez :

Syndicale nom du syndicat :

Autre Précisez :

Option 4 : Preretraite

Quelles ont été les conditions financières de votre préretraite?

Comment avez-vous réagi devant cette brusque mise à la retraite?

Comment avez-vous employé votre temps?

IV - Les conséquences familiales et sociales.

Considérez-vous que la fermeture des chantiers a eu des conséquences sur votre vie familiales et sociale?

	Tensions	Sans effet	Renforcement	
			Rupture	
			Des liens	
Relations dans votre couple	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relations avec les enfants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relations avec la famille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relations avec les amis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Quels liens avez-vous gardés avec vos anciens collègues de travail?

V - Les conséquences sur votre santé :

Considérez-vous que la fermeture des Chantiers a eu des conséquences sur votre santé

NON

OUI

Si oui lesquelles? :

-dépression,

-alcoolisme,

-tabagisme,

-maladie cardiaque,

-cancer,

-autre... Précisez :

A partir de quand votre santé a-t-elle été affectée?

Qu'en est - il aujourd'hui?

V - Avez-vous un ami des Chantiers disparu?

Ce décès est-il, selon vous, lié à la fermeture des chantiers?

VI - Ce questionnaire ne peut tout traiter, si vous voulez nous faire partager vos sentiments, notre enquête gagnera en qualité.

Avec la collaboration de Mathilde ANGELLONI, Michel BREIL, Nicole et Patrick DONDEYNE, Yolande LE GALLO.

LE DEPOUILLEMENT

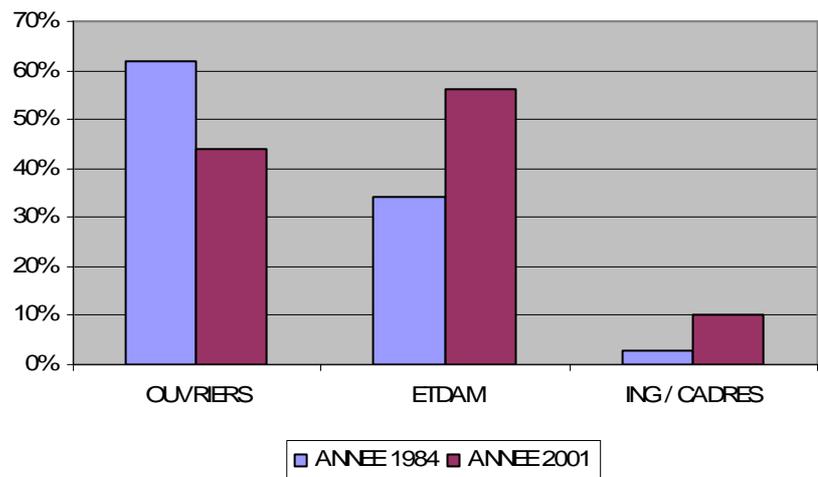
LES RESULTATS DU DEPOUILLEMENT DE L'ENQUETE

I - IDENTIFICATION:

Sur les 130 questionnaires, 121 ont été remplis par des hommes et 9 par des femmes.

NOTRE ENQUETE EST - ELLE REPRESENTATIVE?

CATEGORIES PROFESSIONNELLES



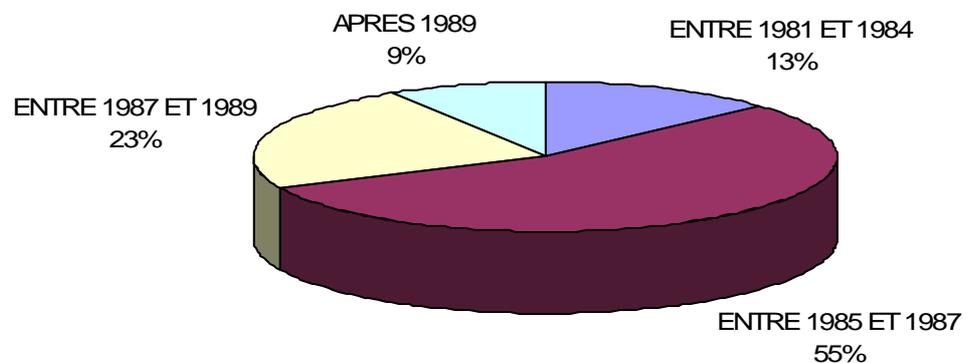
*Les ouvriers
s'expriment
plus
difficilement
"Ca ne sert
pas à grand
chose...
Pourquoi
remuer tout
ça?..."*

En 84 les ouvriers représentaient 62°/° du personnel ils ne représentent que 44°/° des personnes ayant répondu à notre enquête

L'enquête donne une sur - représentation des ingénieurs, cadres, techniciens, dessinateurs et une sous - représentation des ouvriers.

DATES DE DEPART :

DATES DE DEPART



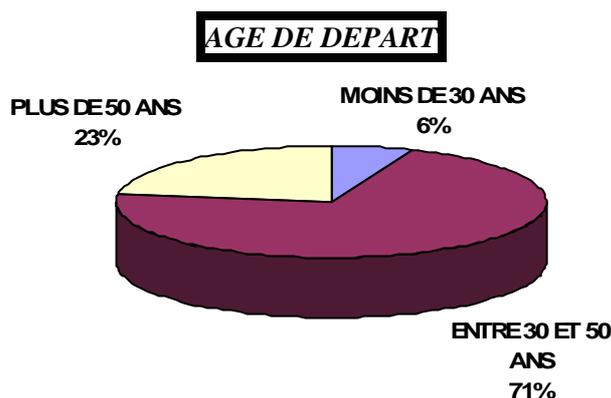
13 % sont partis entre 1981 et 1984,
78% entre 1985 et 1990 dont 55,4% entre 85 et 87

La fermeture des chantiers a touché des gens jeunes, en pleine force de l'âge, les forces vives d'une ville et de sa région.

Majoritairement la qualification acquise n'est pas valorisante, le diplôme sera peu reconnu par d'autres entreprises

Le syndicalisme était fort aux chantiers,

AGE DE DEPART.



Moins 30 ans: 6%
 Entre 30 et 50 ans: 71%
 Plus de 50 ans: 23%

NIVEAU D'ETUDE:

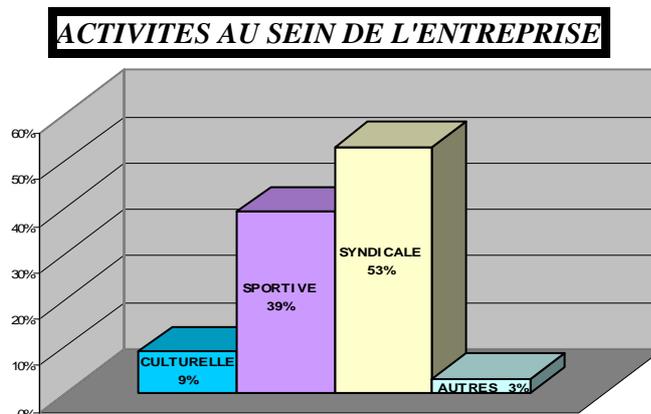
A l'entrée aux chantiers 66% ont une formation générale de niveau CEP et collège, 13% ont un niveau post bac. 65% ont acquis une formation professionnelle de niveau CAP.

LES METIERS.

La grande variété des spécialisations conforte l'idée de "pas de métiers de la Navale": dessinateur, dessinateur d'études, technicien dessinateur, dessinateur coque, dessinateur principal, technicien de mise en route; logistique, électricien, menuisier, ajusteur, soudeur, tuyauteur, tourneur, chaudronnier, charpentier tôlier, serrurier, traceur, agent de contrôle, chalumiste, caréneur, peintre, manœuvre...

La diversité de la fonction d'ingénieur, ingénieur négociant, de direction, chargé des relations avec la clientèle, ingénieur informatique, ingénieur commerciale, cadre armement...

ACTIVITES AU SEIN DE L'ENTREPRISE.



39% disent avoir pratiqué une activité sportive, ce qui est beaucoup et **53%** avoir eu une activité syndicale.

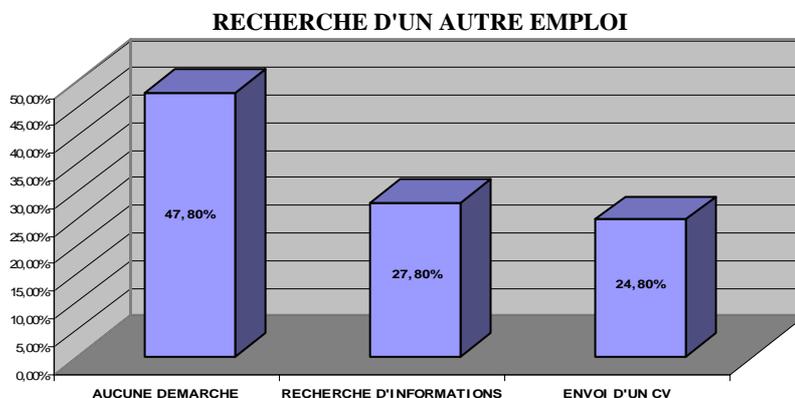
- La syndicalisation était forte aux chantiers, (sans doute autour de 60% selon certains responsables) ou y a-t-il une sur représentation?

- Reflet de la vie collective qui rend le chantier si attachant

*La
mobilisation
est forte aux
AG et aux
manifestations*

II - DERNIERE ANNEE AUX CHANTIERS:

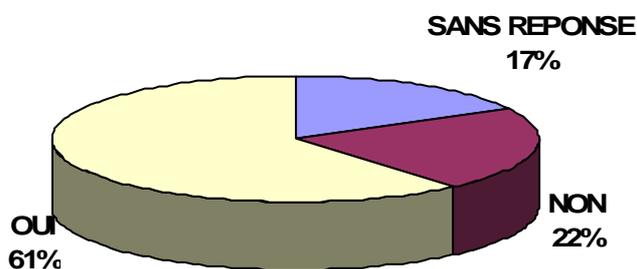
RECHERCHE D'UN EMPLOI:



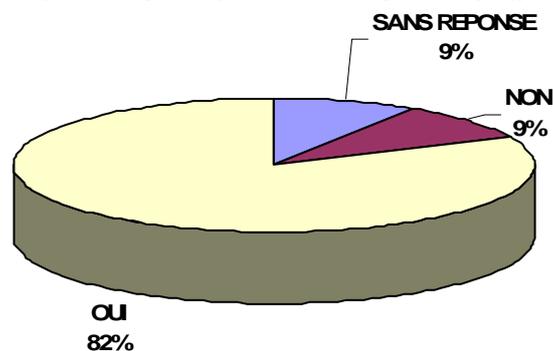
47,8°/° n'ont effectué aucune démarche mais **52%** ont recherché des informations ou ont envoyé un CV, expression d'une inquiétude pour leur avenir.

LA MOBILISATION EST FORTE: 61% ont participé aux AG **ET 82%** aux manifestations.

PARTICIPATION AUX ASSEMBLEES GENERALES



PARTICIPATION AUX MANIFESTATIONS



COMMENT AVEZ - VOUS VECU CETTE PERIODE?

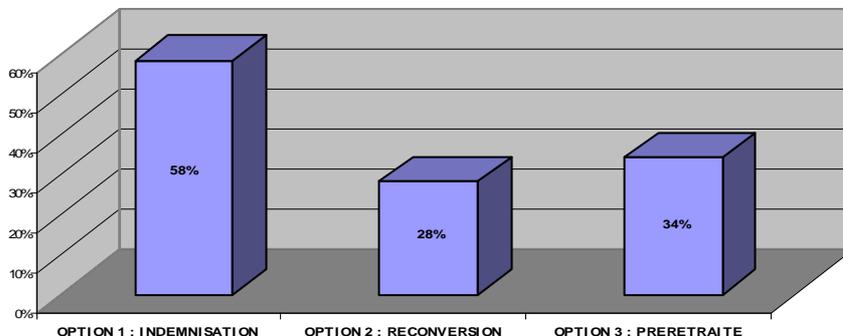
Avec beaucoup de difficultés répondent la plupart des personnes. Les sentiments revenant le plus souvent sont l'angoisse, la tristesse, mais aussi les problèmes psychologiques et d'une façon globale, le rêve d'une reprise, la trahison, le sacrifice, l'échec, la lutte, mais aussi sans problème ou avec philosophie.

Les indemnités les plus basses concernent les sous-traitants, les plus élevées, les ingénieurs

III - DEVENIR PROFESSIONNEL

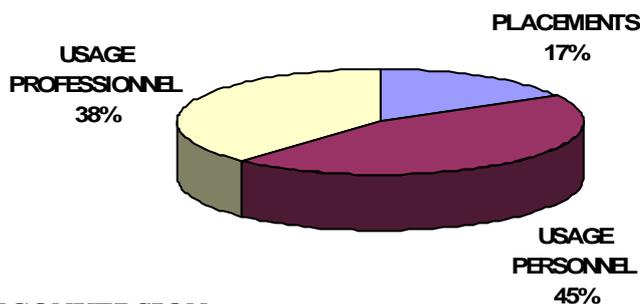
1) Indemnité: La majorité a choisi l'indemnisation une petite moitié la reconversion et la préretraite

LE DEVENIR PROFESSIONNEL



Montant: la part de on - réponses est très élevé: Elles s'élèvent de 10 KF à 550KF pour les ouvriers. S'il y peu de réponses, celle du "bon choix" est très majoritaire.

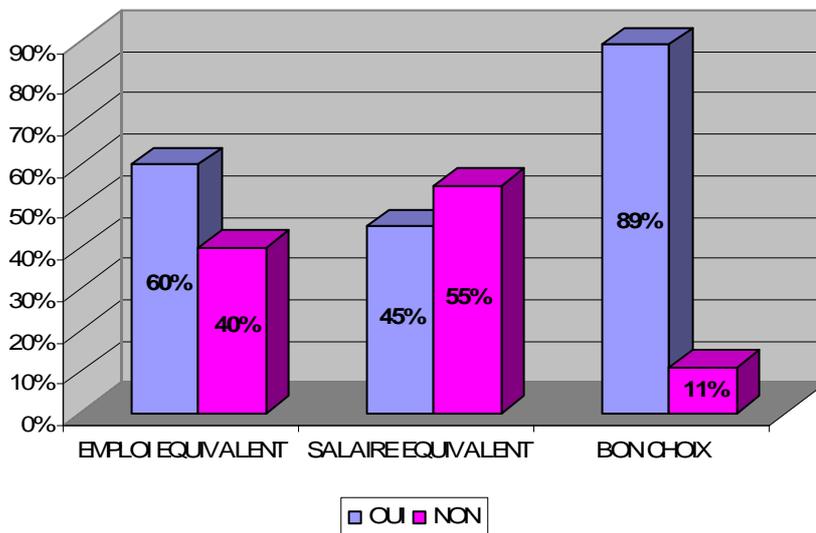
UTILISATION DE L'INDEMNITE



2) RECONVERSION:

Quelques exemples de reconversions: technicien... devenu photographe ou a repris des études supérieures devenu formateur... chauffeur, jardinier, moniteur de sport, gestion, perfectionnement, un cadre capitaine au long cours.

RECONVERSION



L'usage personnel est majoritaire, on paie son logement

Le lien familial et social a plutôt bien résisté et s'est même renforcé.

L'amiante n'a pas été prise en compte comme maladie professionnelle

Les "reconvertis" ont retrouvé à 60% un

emploi équivalent et 40% un emploi de niveau inférieur, mais à 55% un salaire inférieur et 45% équivalent. Très majoritairement, ils considèrent avoir fait le bon choix.

La qualification acquise aux chantiers était faible, mais les salaires étaient élevés. La promotion à des postes d'encadrement fonctionnait bien mais avec un diplôme de niveau faible, peu monnayable ailleurs.

3) PRERETRAITE :

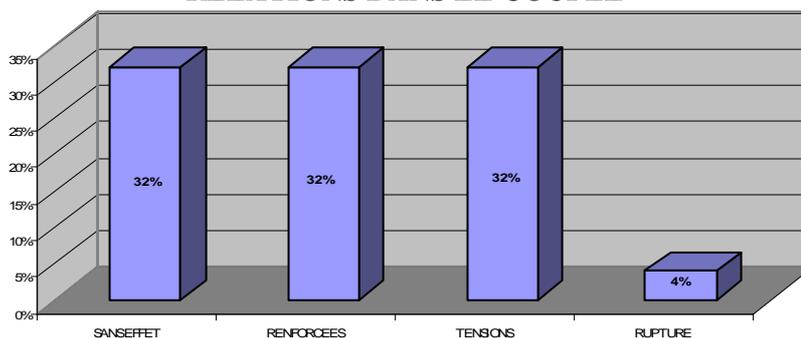
Les conditions financières des préretraités étaient plutôt satisfaisantes pour 70% des réponses, par contre la préretraite est plutôt mal vécue avec le sentiment d'être bon à rien sauf pour les militant d'association. D'une manière générale, pendant le nouveau temps libre les préretraités se replient sur leur vie privée et leurs loisirs.

4) REEMPLOI: au départ ou après:

L'emploi retrouvé se fait à qualification pratiquement identique par contre les salaires souvent inférieurs. Des ouvriers connaissent l'alternance emploi/ chômage/ réemploi/ préretraite; l'absence de progression sociale, très limitée. A la DCN l'adaptation s'avère difficile.

IV) - CONSEQUENCES FAMILIALES ET SOCIALES:

CONSEQUENCES FAMILIALES ET SOCIALES RELATIONS DANS LE COUPLE



Peu d'effets apparaissent dans les liens avec les enfants et les amis. Dans le couple, soit les relations se maintiennent pour un tiers des réponses, soit renforcent pour un autre tiers, mais en même temps pour un tiers des tensions naissent qui peuvent aboutir à des ruptures.

V - CONSEQUENCES SUR LA SANTE:

Pour 56% des réponses la situation n'a pas eu effet sur la santé mais 44% expriment l'avis contraire avec pour la moitié d'entre eux, la dépression comme pathologie arrivée en tête. Elle touche surtout les ouvriers, les sous-traitants et les techniciens et épargne ingénieurs et cadres.

Autres pathologies citées: alcool, tabac, maladie cardiaque, diabète.

Ces problèmes apparaissent très rapidement. Aujourd'hui, beaucoup expriment leur fragilité, leur caractère aigri, le rejet de tout, la longue maladie ou la maladie dont ils sont atteints, mais d'autres ont dépassé la période difficile des débuts, se sentent mieux, ont remonté la pente.

Pour les amis disparus dont des suicides, plus de la moitié des réponses rendent la fermeture des Chantiers responsable de ces disparitions, une petite moitié ne sait pas.

LES SENTIMENTS

LES SENTIMENTS: expression libre que nous avons classée en plusieurs thèmes dans l'ordre d'importance, d'où nous avons tiré certains extraits.

1 - LA REMISE EN CAUSE DES POLITIQUES.

En 1981, nous avons été trahis par ceux que nous avons mis en place puis la droite est revenue au pouvoir et son ministre Madelin ont parachevé le travail, appliquant sans problème le plan Davignon. Sachez messieurs que vous méritez tout notre mépris.

Mon sentiment est que nos gouvernements de droite ou de gauche... Ils ont choisi la fermeture des chantiers, l'Europe capitaliste et non l'Europe des travailleurs.

Les politiques sont passés, ont menti, se sont déchirés pour le pouvoir, communistes en tête.

J'ai depuis, une grande haine envers les politiques de l'époque, qui je pense, ne s'éteindra qu'avec moi.

... grande amertume, sentiment d'injustice, mauvaise politique de l'emploi au bénéfice d'autres chantiers français, mais surtout étrangers, préconisée et pensée par des technocrates, pour réaliser un lieu touristique où règne l'argent.

2 - LE GACHIS

On ne peut que résumer cette période par du gâchis des compétences humaines, le gâchis financier, mais le plus redoutable, la catastrophe dans les familles les plus fragiles.

La Navale avait encore de beaux jours devant elle quand je vois toutes les bailles de merde qui sillonnent les mers sous des pavillons de complaisance, le personnel sous qualifié et surexploité, suivent les catastrophes qui polluent les mers, avec un coût bien supérieur à la fabrication de bateaux neufs.

La crise de la construction navale ne nécessitait pas la fermeture des chantiers. La preuve à Saint-Nazaire. Il suffisait de patienter quelques mois et la reprise eut été possible. On s'est dépêché de liquider l'outil de travail et raser le site afin que toute reprise soit impossible. Quel gâchis!

Le sentiment de gâchis domine devant la destruction d'un outil performant et la technicité du personnel reconnue par tous, mais sacrifiées par l'Europe.

Aujourd'hui plus d'école d'apprentissage pour former les apprentis et quand des chantiers comme ceux de Saint-Nazaire sont contraints de faire de la main d'œuvre des pays de l'est, c'est malheureux pour ceux qui ont été licenciés et encore aptes à travailler.

*Remise en cause
des politiques*

Gâchis

*Perte de
la communauté*

3 - LA PERTE DE LA COMMUNAUTE

Nous pouvons considérer que les chantiers étaient une grande famille.

Dans ma nouvelle entreprise DCN je ne me suis jamais senti de "la famille".

Je ne serais jamais parti du chantier, ma reconversion a été une réussite, j'ai toujours "le bleu" du chantier. Le chantier c'était tout, l'appartenance à une équipe, on se sentait maître de son destin, on pouvait agir sur les décisions politiques. C'était la ville des chantiers!

Nous, nous entendions bien et faisons de bonnes équipes avec une bonne mentalité et une solidarité dans le travail et de la camaraderie qui malgré la charge de travail faisait que la vie était belle.

Nous avions notre route toute tracée à la NORMED, mon emploi me plaisait, on reconnaissait mon travail.

4 - L'INDIVIDU FACE A CE TRAUMATISME

Le chantier nous apportait une vie heureuse pour ma famille, on ne se privait pas.

Le chantier me manque.

Des hommes et des femmes ont été rejetés, bafoués dans ce qu'ils avaient de plus fort, leur dignité, leur envie de travailler.

De près ou de loin toutes les familles ont été touchées.

Il faudra deux générations pour "fermer la plaie" des chantiers, celle de nos pères, la nôtre et un peu celle de nos enfants.

Même 15 ans après la fermeture on a beaucoup de mal à parler des chantiers au passé. Moi qui ai eu des enfants assez tard, j'ai du mal à leur faire croire que ce vaste champ désert, en centre ville, grouillant de vie et d'activités, juste avant leur naissance. En fait, c'est dans leur incrédulité que je ressens le mieux la fin de la Navale.

Je n'habite plus La Seyne, sans regret, la vue du chantier rasé, reste une plaie ouverte pour la ville et pour moi-même.

5 - UNE VILLE SINISTREE.

La ville est devenue sinistrée, la sirène du matin ne retentissait plus, le marché provençal avait perdu son éclat, le sourire n'était plus de mise.

Après douze ans je constate que le site des Chantiers est un vaste dépotoir.

Les perspectives ne sont guère réjouissantes, les jeunes n'auront que la verdure pour s'exprimer et la culture de l'oubli savamment entretenue par des politiques qui sont la cause de nos maux.

La construction d'une usine ou d'un chantier à La Seyne est une nécessité.

...le sentiment d'avoir appartenu à une grande équipe fortement qualifiée est toujours présent.

Traumatisme

*Une ville
sinistrée*

*S'il vous plaît,
gardez nous
le pont-levis,
emblème des
Chantiers navals,
seul souvenir
de la fierté
qui nous reste.*

6 - DEMANDES, SOUHAITS, QUESTIONS;

"S'il vous plaît gardez-nous le pont-levis, emblème des chantiers navals, seul souvenir de la fierté qui nous reste."

Pendant mes 12 ans de chantier, 13 compagnons de travail sont morts sur le site. Peu de corporations ont payé un aussi lourd tribut dans notre région. Pourquoi pas un moment à nos morts pour que nos enfants se souviennent et que ceux qui pensent que le chantier regorgeait de fainéants se taisent.

Si le chantier était encore en activité...la jeunesse d'aujourd'hui travaillerait-elle dans la construction navale alors que l'on connaît les conditions de travail surtout le travail à bord des navires? Les personnes de mon âge et plus sont presque nées dans le chantier (il y avait la clinique du chantier où moi-même je suis né), c'était un peu une voie qui nous était tracée. On vivait différemment, aujourd'hui les jeunes aspirent à tout autre chose que travailler dans le bruit, la fumée, la chaleur, la poussière, les produits toxiques, à des moments l'insécurité...

La grande question que je me poserai toujours: N'aurait-on pas pu faire autrement?

**MERCI POUR VOTRE QUESTIONNAIRE CELA FAIT DU BIEN
D'EXPRIMER CETTE DECENNIE DE RAS-LE-BOL.**

LES TEMOIGNAGES

27 novembre 2001, Mme A

Rentrée en 74 aux Chantiers, à 18 ans, après un bac général, comme intérimaire. Embauche définitive comme employée de bureau au service facturation. Aucune formation professionnelle. Apprentissage sur le tas avec les collègues de travail et le chef de bureau de la vieille école, très pointilleuse qui apprenait à travailler "comme il faut", rigueur, méthode.

"Je suis rentrée aux Chantiers parce que ça coulait de source. Mon père y travaillait depuis de très nombreuses années. A 18ans, je voulais travailler et gagner mon indépendance financière. Avec un salaire plus que correct. Il n'y avait aucun problème de ce côté-là.

J'habitais Saint-Mandrier... ce qui m'a marquée: une douzaine de femmes, un chef de bureau et ses ingénieurs... ce qui m'a choquée... j'étais bercée d'illusions... je voyais le chantier à travers mon père militant syndicaliste et politique très engagé qui s'est battu jusqu'au bout. Je voyais le monde à travers sa lorgnette et je croyais que les hommes étaient bons, gentils, solidaires et je suis vraiment tombée de haut... C'était difficile quand on a 18 ans, qu'on n'a connu que le milieu lycéen où l'on a connu la fraternité, une solidarité, ... arrivé là, dans un bureau où c'est hiérarchisé. Elles ne faisaient pas la part facile... enfin les anciennes ne faisaient pas la part facile à celles qui arrivaient. Il ne fallait pas empiéter... pour un critérium elle m'avait fait pleurer alors qu'en tant qu'intérim je n'avais droit qu'à un crayon à papier. Ça m'avait déçu de voir à quel point il y avait des mesquineries, enfin, ça c'est la petite anecdote de mes débuts et puis donc je faisais ce travail de facturation qui ne m'apportait pas grand-chose. C'est assez répétitif, une fois qu'on sait, c'est toujours pareil. Par contre, ce qui m'a vraiment permis d'avoir confiance, de servir à quelque chose, c'est que dès que j'ai eu les mois d'ancienneté voulus, le syndicat bien entendu sachant que j'étais la fille de mon père, est venu me demander de me présenter aux élections professionnelles et donc tout de suite, je suis rentrée au syndicat et j'ai milité activement au syndicat et ça a été une tranche très importante de ma vie.

Quel syndicat?

CGT ETDAM. Je participais à toutes les réunions, à toutes les communications, à la commission des femmes. Quand je suis rentrée en 74, il n'y avait pas de syndicat pour les femmes. C'était les employées de bureau pour 9/10 étaient des femmes. Les hommes que l'on avait, c'étaient des postes de responsabilité. La catégorie "employée de bureau" à 90% c'était des femmes et donc ce secteur là, le syndicat était inexistant. Et donc, quand je suis arrivée, il y avait une copine qui était au chantier avant moi, qui étant seule ne s'était pas mise en avant. Il fallait un titulaire et une suppléante, on a milité ensemble. On s'est beaucoup battu on a beaucoup gagné... On s'est confronté au problème de ce qui était spécifique aux femmes... les hommes... On embauchait à 7h1/4 alors que les enfants prenaient l'école à 8h1/2. On finissait le soir après la sortie des classes et comme les chantiers c'était un chantier d'hommes, le syndicat... et puis c'est normal, faisait avancer les problèmes qui étaient soulevés par les gens qui, sur leur lieu de travail avaient des problèmes. Et comme chez les employées personne ne revendiquait on ne s'en n'occupait pas. On a obtenu d'avoir des horaires souples. On pouvait rentrer jusqu'à 8h1/2 du matin, travailler entre midi et deux pour ne pas terminer plus tard le soir. On a obtenu d'avoir le jour de la rentrée des classes, de rentrer plus tard pour rester un peu plus après l'école.

Je suis rentrée aux Chantiers parce que ça coulait de source

Je participais à toutes les réunions, à toutes les commissions, à la commission des femmes...

*C'était
la formation
sur le tas.
c'était les
anciennes
qui montraient...*

*L'avancement
se faisait à
l'ancienneté*

*Je n'ai pas vu
beaucoup de
femmes
devenir
chef de bureau...*

Combien y avait-il de femmes?

100... 200... 500... Vraiment je ne sais pas... je dirais une centaine... T.C. avec qui j'ai beaucoup travaillé puisque j'étais au C.E.

Le syndicat en plus du travail?

On avait des heures de délégation. Je crois que j'avais 15 heures par mois. On avait des bons de délégation à titre de bons d'absence. Mais là, les chiffres... C'est vieux et c'est pas vieux!

Et donc quand je suis rentrée, il y avait une pépinière de jeunes femmes. Il y avait la classe d'âge des anciennes mais il y avait aussi toute une tranche de jeunes femmes rentrées dans les années 70.

En tant qu'intérim vous n'avez pas eu de formation?

Pas du tout de formation. C'était la formation sur le tas. C'était les anciennes qui montraient... C'était un travail très routinier et très fractionné. Moi, par exemple, je faisais la facturation de CNIM, d'ailleurs je vous en parlerai de CNIM. Les ateliers des personnes qui travaillaient dans les ateliers m'envoyaient un bon de facturation... je sortais le contrat, je regardais... Je facturais le pourcentage qui correspondait à la tranche de travaux finis, j'écrivais la facture à la main au crayon à papier et je l'envoyais aux dactylos. Toute la journée elles ne faisaient que recopier un travail fait par d'autres gens. Elles tapaient au kilomètre. Il y a une révolution avec les ordinateurs. On en était vraiment à codifier, quand ça revenait des dactylos on vérifiait s'il n'y avait pas de faute de frappe on faisait signer à l'ingénieur des travaux, signer au directeur de l'administration et on postait au client et c'était tout. Le paiement à l'époque on ne faisait même pas les encaissements. On ne savait même pas si c'était payé ou pas payé. C'était très très fractionné. Je suis restée 10 ans. L'avancement se faisait à l'ancienneté et les commissions paritaires se réunissaient. Syndics, ingénieurs, direction, chacun avec sa grille de propositions. Il y avait des primes et des changements d'échelon. Pour les employés de bureau, ça n'allait pas très loin. Le meilleur déroulement de carrière ça pouvait être chef de bureau. Mais je n'ai pas vu beaucoup de femmes devenir chef de bureau... peu de promotions. Il y avait des croissances de salaire, des petites primes mensuelles... Les autres échelons avaient 50F ou 80F par mois.

Ce qui ressort c'est quand même votre action syndicale?

Oui, oui... Je me serais ennuyée si je n'avais qu'à faire..., l'emploi de bureau ce n'est pas tellement épanouissant, très répétitif, des collègues de travail plus ou moins sympathiques, plus ou moins d'affinités mais très féminin, très centré sur les régimes, sur ce qu'on va manger, ce qu'on a mangé hier, la télé, le film, ça tournait vraiment en rond. Là où j'ai eu la déchirure... Je n'ai pas connu le déchirement des chantiers et tant mieux sûrement parce que à la fin il s'est passé... nos copains militants qui, tous se sont battus pendant des années contre les mêmes choses... à la fin, malheureusement, il y a eu beaucoup de divisions, de déchirures et même de conflits personnels auxquels je n'ai pas assisté puisque j'ai reçu une lettre de licenciement avant que je reprenne le travail. Je suis partie en juillet 84, à la veille des congés, puisque traditionnellement le chantier fermait au mois d'août. J'étais le premier licenciement sec, le vrai licenciement sec, le vrai licenciement. Avant moi il y avait eu des départs volontaires avec une prime incitatrice, il y avait eu les "bras cassés". C'est sûr qu'il y avait eu des bruits... Le mouvement était déjà lancé. Il y avait eu de grosses grèves, de grosses manifestations, des marches, des montées à Paris. En 81 le ministre de la mer était venu nous assurer que le chantier ne fermerait pas. En fait jusqu'à mon départ en maternité, jusqu'au bout j'ai fait partie, j'ai participé à ces luttes.

*J'étais une femme
et il arrivait à
moins m'en imposer
qu'à ses troupes*

*Je n'aurais
jamais pu
quitter les
chantiers*

*C'était une
famille*

*On avait
le goût
du travail
bien fait*

Vous, vous étiez responsable syndicale et vous voyiez cette situation dans les années 82 - 84.

A l'époque on voyait bien arriver la mise en place de licenciements. Le CE prévoyait un seul chantier par mer. Donc, en Méditerranée on devait disparaître puisqu'ils avaient décidé de conserver un chantier italien et donc on savait que ce plan nous rayait de la carte et on se battait contre. Je pense qu'on avait quand même l'espoir qu'avec un certain nombre de licenciements ça pourrait continuer, ça pourrait continuer avec moins de personnel

Mais enfin l'attitude du syndicat c'était qu'on n'acceptait rien, on prendrait les armes, on se gargarisait de paroles mais on ne l'a jamais fait mais bon... par contre ce qui s'est passé c'est que je travaillais pour CNIM pour la facturation de CNIM mais quand CNIM s'est séparé de la navale, ils ont embauché un nouveau directeur administratif qui m'avait convoquée et qu m'avait dit: On vous prendra pas, donc vous allez rester à la Navale.

Pourquoi on ne vous prendra pas?

Parce que j'étais déléguée CGT. Ils voulaient repartir sur des bases sereines et donc ma collègue aussi était dans la même situation que moi. Elle était fifty-fifty et donc toutes les deux on est allé voir les délégués ETDA et ouvriers et on leur a dit, on ne peut pas laisser faire ça. R... avait dit c'est pas grave, on les laisse aux CNIM, s'ils vous veulent pas vous restez avec nous. En fait aux CNIM, on était peu représenté... Ce n'était pas vis-à-vis de R..., je me suis toujours opposée à lui, j'étais l'une des seules à m'opposer à lui, j'étais l'une des seules à m'opposer à lui. J'étais une femme et il arrivait à moins m'en imposer qu'à ses troupes.

Mais en l'espèce c'était une erreur. Là on laisse partir une entreprise de la Navale et on va accepter cette ségrégation pour qu'il n'y ait pas de CGT. Moi je pensais que c'était notre responsabilité au contraire d'y aller... Les gens qui travaillent à CNIM, travaillent à CNIM. Il n'y avait pas que le syndicat, c'est mon travail. On a embauché une jeune femme à qui j'ai donné tout mon travail et je me suis trouvée avec un contrat de travail vidé de sa substance. Je faisais des petits trucs mais...

A titre individuel, est-ce que vous vous êtes posé des questions sur votre avenir?

A titre individuel, j'étais dans une situation un particulière parce que... j'étais dans une position complètement différente des autres. Mon mari avait un poste de responsabilité dans une banque, il avait un bon salaire, il a été muté à Nice. J'aurais jamais pu donner ma démission, j'aurais jamais pu partir des chantiers. C'aurait été dramatique pour moi de faire la démarche volontaire de partir. Ca représenterait trop pour moi, pour moi personnellement et donc on sentait qu'on approchait de la fin. En bien ou en mal, il y aura une issue sur le plan individuel dès que j'ai été en congé de maternité, j'ai rejoint mon mari à Nice. On avait déjà un bébé de deux ans. Si vous voulez je perdais les Chantiers mais je retrouvais un équilibre. J'ai vécu un an séparée de mon mari, mais je revenais chaque week-end. On a habité à La Seyne puis au Revest. Et donc je n'aurais jamais pu quitter les Chantiers.

Qu'est-ce qui fait cet attachement?

Mon père y travaillait, mon frère travaillait, mes cousins. Mais il y avait un esprit collectif, un sens à ma vie d'ailleurs que j'ai beaucoup de mal à retrouver même en ayant fait trente six choses. Un sens collectif ou donner du sens. L'impression d'être utile à tout le monde, avec les bonnes choses et les moins bonnes, avec des erreurs mais beaucoup plus qu'un travail. Mais je ressens ça parce que j'ai eu mon engagement militant. Mais quelqu'un à son bureau qui ne bougeait pas de son bureau. C'était avant tout les copains. J'ai retrouvé au Revest un copain des Chantiers. On ne s'était pas vu depuis 17 ans, mais c'était un copain des Chantiers. C'était une famille. Il y avait une vie collective intense... Je suis toujours en contact avec une collègue de

*Il y avait
un gars
qui était
mort*

*J'ai fait partie
du premier
contingent*

*Je partais
manifeste
à Paris,
c'était
moyennement
apprécié*

travail qui n'était pas engagée, qui suivait nos luttes, et le Chantier lui manque énormément. Il y avait un partage, partage d'une inconnue, de valeurs communes. Je pense en plus de 'action syndicale, il y avait le travail fait. Elle et moi étions dans le même bureau. Quand on partait en grève, on s'attachait à être irréprochables. On nous attendait au tournant. On avait le goût du travail bien fait. On a eu des périodes où il n'y avait plus de travail à bord, il y avait baisse de charge, alors que nous on était débordé. La facturation c'était la fin des travaux. On a eu plusieurs gars des travaux qui ont été mis en refont dans nos bureaux. Ces gens arrivaient avec aucune expérience du travail de bureau. Nous on les aidait.

Pourquoi cet attachement? C'était... Moi j'étais vraiment...je crois que j'en ai parlé. Quand on rencontre quelqu'un des Chantiers on demande des nouvelles, on parle jamais de sentiments, de l'intérim.

C'est un peu intrinsèque. Mais je me souviens dans les premiers temps quand j'étais intérimaire il y avait eu un accident du travail et, dans les bureaux, quand les ouvriers faisaient la grève, ils venaient à la direction pour demander une audience avec mon père. Je connaissais beaucoup de monde. J'avais demandé ce qui se passait. Il y avait eu un accident du travail et il y avait un gars qui était mort. De pas pouvoir partir de mon bureau - on m'avait dit comme intérimaire tu ne dois pas bouger ou tu ne serais pas embauché à titre définitif, j'en avais pleuré. Et les femmes du bureau qui, elles ne faisaient pas grève, ne comprenaient pas. Elles me disaient: tu le connais mais je pensais "mourir au travail", d'ailleurs ça m'émeut encore aujourd'hui. C'est pas normal d'accepter ça et d'être là sans rien dire. Et d'être obligée de rester là sans bouger. Ça me bouleverse encore et je sais aussi que quand après cet épisode niçois on est parti avec mon mari à Lyon, la déléguée qui elle est allée jusqu'au bout, jusqu'à la fermeture définitive des Chantiers, elle m'avait écrit pour me dire qu'ils avaient fait une manifestation à La Ciotat et que la sirène des Chantiers avait sonné pour annoncer la fermeture et en lisant cette lettre, je me suis mise à pleurer... Il y a sans doute quelque chose.

Pourtant vous vous n'étiez pas très ancienne aux Chantiers.

C'était un attachement ... au syndicat on était un groupe de gens, sincèrement engagés honnêtement, à fond et on se donnait à fond, il n'y avait pas de demi-mesures. Dans les commissions paritaires pour l'avancement on s'occupait de nos bureaux et beaucoup d'autres bureaux d'employés. Quand on connaissait des cas de la valeur de leur travail et que ces personnes là étaient barrées parce qu'ils avaient été grévistes. On ne nous faisait pas de cadeau vraiment j'en sortais bouleversée.

Pour les CNIM vous avez été barrée parce que syndicalistes?

Oui, c'est indéniable. Et si j'ai fait partie du premier contingent, c'est pour ça aussi y a pas de doute. J'aurais pu attaquer. Un collègue l'a fait. Mais sur le plan personnel ça m'arrangeait. On voulait faire un deuxième bébé. C'était difficile de concilier la vie professionnelle de mon mari, la mienne en ce sens que le Chantier risquait d'aller pas bien loin. Les filles qui travaillaient, c'était des doubles salaires, il y avait très peu de femmes seules. Il y avait beaucoup de couples qui travaillaient aux Chantiers et qui se sont trouvés à la rue.

Et votre mari vivait ça?

Pas trop bien puisque ça lui prenait du temps ça lui plaisait pas trop. Pendant des heures de travail, je faisais ce que je voulais. Ça ne le dérangeait pas mon mari. Après il appréciait qu'à moitié. Je partais manifestais à Paris. C'était moyennement apprécié.

Le fait d'être séparé? La fin des Chantiers?

Non, parce que on sentait qu'on allait au moins vers des licenciements. Je me le disais pas trop car psychologiquement, je n'aurais jamais pu quitter le Chantier

J'étais toute prise par le chantier

En tant que femme, je pense que le syndicat m'a permis un pied d'égalité vis-à-vis de la direction

Il me manque du collectif, une vie sociale...

volontairement, psychologiquement c'était la direction qui devait prendre une décision. Pour moi ça m'arrangeait. En fait quand j'étais enceinte de mon premier fils en 82, mon mari avait été muté à Amélie les Bains dans les Pyrénées Orientales et là j'ai refusé et j'ai dit : tu pars mais moi je quitte pas les Chantiers. Je peux pas et je veux pas et donc il a refusé sa mutation. On lui a dit que ça avait des effets néfastes sur le déroulement de carrière et patati et patata... il n'en a rien été. La crèche ouvrait à 7 heures. On déposait les bébés on laissait la voiture à la crèche et on partait en courant pour arriver à l'heure à 7h1/4. Il fallait pas être en retard, c'était l'usine. C'est à partir de ce moment là que je me suis dit: Il faut obtenir quelque chose. C'est pas possible. On arrivait à 7h1/4, on s'asseyait au bureau on était déjà épuisé par ce qu'on avait fait avant le travail. On avait décidé de se battre pour améliorer, en particulier la vie de ces jeunes femmes qui étaient mamans et qui galéraient entre la crèche, l'école, la nounou etc... Cet investissement - là a fait encore plus pour nous souder. Les revendications des femmes étaient prises en compte par le syndicat.

En 84 vous êtes licenciée, vous partez en congé de maternité.

Non je pense pas. Ça me soulage parce qu'au point de vue personnel j'ai du mal à vivre cet écartement entre un enfant de deux ans qui a besoin de voir son père et qui en souffre, mon mari avec qui je suis toujours aujourd'hui et auquel je suis très attachée qui juge mal cette situation. J'ai mieux vécu cette année. Moi j'étais toute prise par le Chantier et mon temps libre moralement et matériellement je le passais pour les Chantiers. Et lui se trouvait seul dans deux pièces. Il a moins bien passé ce moment là que moi parce que moi j'avais le Chantier qui avait besoin de moi.

Et après?

Après ç'a été la déchirure. Je me suis trouvée femme au foyer, des choses que j'avais vécues, comme je me suis retrouvée à la maison avec mes deux enfants qui étaient bébés et je me suis retrouvée coupée du collectif. Du jour au lendemain, je me suis retrouvée entre mes casseroles et mes petits que j'adore. J'avais l'impression de vie vide, matériellement pleine, psychologiquement vide, plus de motivation, plus rien à raconter. Plus d'autre vie seulement domestique. Ça a été vraiment très très dur... au point d'avoir une déprime. Aujourd'hui je retrouve encore ce même problème: avoir du mal à trouver sa place. Qu'est-ce que je fais? Pour qui? En tant que femme je pense que le syndicat m'a permis un pied d'égalité vis-à-vis de la direction, des collègues de travail, avec tout le monde. Aujourd'hui j'ai une place à la maison, mais elle ne me convient pas. Il me manque du collectif, une vie sociale.

Qu'est-ce que vous avez fait?

J'ai choisi la conversion. J'ai donc été licenciée deux ans après mon départ. Ces deux ans là, je me suis occupée de mes enfants. J'ai pas fait grand-chose. En 89 j'ai travaillé dans le bureau d'un architecte. J'étais toute seule comme employée mais ça me plaisait... Mais c'était peu d'heures et toute seule. J'avais des contacts avec l'extérieur. Je suis restée 3 ans chez lui puis on est allé à Lyon et là je me suis dit: si tu ne fais pas quelque chose tu vas faire une déprime. J'ai repris des études en fac, j'ai fait une formation d'adulte puis une licence en sciences de l'éducation ça m'a permis de me réinsérer dans la vie sociale, ça a rempli ma vie: on m'a élue déléguée des étudiants, de 1992 à 1996, après j'ai retrouvé du travail dans un bureau alors que je m'étais dit que je ne travaillerai plus dans un bureau. Je ne voulais pas recommencer ce que j'avais fait aux Chantiers. J'ai trouvé une opportunité dans un bureau dans une étude de notaire, on était cinq c'était bien vu, j'ai retravaillé 2 ans à temps plein. J'ai eu un parcours plus intéressant avec beaucoup plus de responsabilités que j'avais aux Chantiers, avec un salaire plus intéressant puisque j'avais des responsabilités, le travail était beaucoup plus intéressant.

*J'ai eu un parcours
plus intéressant
avec beaucoup plus
de responsabilités*

Vous n'avez pas pensé à un engagement politique... conseillère municipale...?

J'y ai pensé. A Lyon, mon mari était engagé de son côté dans des associations et je militais avec lui et quand on a quitté Lyon et je me suis installé au Revest, je pensais m'intéresser à la mairie. Mais j'ai donné ma démission, je n'avais pas le choix, il a été muté à Marseille...

Mme A. et son mari vivent au Revest et ont une activité saisonnière à Porquerolles.

13 décembre, 2001, Madame B.

(Nous avons pris en compte les modifications apportées par la personne interviewée)

Madame B est entrée en 1970 aux Chantiers et est partie en 1988.

*J'ai jamais cru
qu'ils ferment.*

*J'étais sûre
que la reprise
se ferait.*

*Quand on l'a
vu partir
on avait
l'impression
que tout
partait
avec lui*

Qu'est-ce que vous retenir de cette expérience? Comment ça s'est passé pour vous?

J'ai jamais cru qu'ils ferment. Je pense que c'était vivable, qu'il valait mieux payer des gens à travailler que de payer des chômeurs. Il y avait 6000 personnes à La Seyne autant à La Ciotat, sans compter les entreprises qui travaillaient avec nous, des gens que nous faisons vivre autour. Je travaillais ailleurs avant et quand je suis rentrée aux Chantiers, je me suis dit: Bon maintenant tu iras jusqu'à la retraite. Je n'avais jamais pensé que ça allait fermer. Que l'on change la façon de travailler, que les effectifs diminuent, parce qu'il y avait quand même des évolutions dans les techniques. Que ça se modifie, je voulais bien, mais que ça ferme non, je n'aurais jamais cru. D'ailleurs quand les premiers licenciés sont partis, c'est-à-dire les 500, la direction avait appelé ça les "bras cassés". Qu'est-ce qu'ils appelaient les bras cassés? Tous les gens qui les gênaient, qui leur étaient inutiles, les gens qui ne les intéressaient pas. On avait débrayé pendant une semaine. Il faisait très froid, il avait neigé. Nous étions devant la porte pour essayer de réintégrer les licenciés, qui ne l'ont pas été. Au bout d'une semaine, on nous a demandé de voter pour savoir si on voulait la reprise ou si on ne voulait pas. J'ai dit: Non je vais pas voter, parce que j'étais sûre que la reprise se ferait. Effectivement la reprise s'est faite et les 500 sont restés dehors. Ils sont partis en reconversion.

Tous?

Pratiquement, pas mal... Après c'était vraiment la panique. Le dernier bateau que nous avons livré, que nous avons vu partir sur le quai au bout du chantier là - bas. Quand on l'a vu partir on avait l'impression que tout partait avec lui et effectivement tout est parti avec lui. Le voir partir, c'est pas qu'on se remettait en cause, mais on se posait des questions. Jusque là j'avais cru que le Chantier ne fermerait pas. En plus on a été regroupé avec Saint-Nazaire et La Ciotat, ils ne croyaient pas du tout que les Chantiers fermentaient. Nous étions vraiment très différents, les chantiers de La Ciotat et de La Seyne étaient très différents.

Vous, vous avez été licenciée?

Je suis partie, j'ai demandé à partir. De toute façon, je crois que ça a duré un an de plus. On a fermé en 89... Quand je suis partie, certains touchaient le ... Donc je suis restée au chômage, je cherchais du travail. J'ai retrouvé du travail chez un médecin, j'étais payé au SMIC, ça n'avait rien à voir avec ce que je faisais, avec des horaires plutôt tirés, je continuais à chercher. Puis j'ai trouvé du travail au port marchand, je suis restée 6 mois. Je me suis attrapée avec le patron, c'était un monsieur qui arrivait du Sud Afrique, il pensait avoir des Sud Africains. Il n'était peut être pas méchant, je le connaissais mal ce monsieur mais le jour où je lui ai dit que je partais, il ne voulait pas que je m'en aille. C'est marrant comme réaction, il ne me croyait pas. Il me disait "mais non, mais non, vous ne partez pas!". Et moi j'en avais tellement marre! J'avais de la tachycardie, c'était insoutenable, je suis partie.

Et après?

Après je n'ai plus rien fait.

*Ils n'étaient pas
si combatifs
qu'à La Seyne*

*Après
à La Ciotat
quand ils
ont compris,
ils étaient
virulents*

*Les ouvriers
de La Ciotat
avaient peur
qu'on leur prenne
leur travail*

*On a commencé à
détruire quelques
bâtiments, alors
qu'à La Seyne on a
tout détruit.*

Mais vous n'êtes pas allé à La Ciotat?

Avant 87, j'étais allée à La Ciotat, nous étions allés de La Seyne à La Ciotat, on n'a pas eu le choix. Aux Chantiers c'était la NORMED, puis après les Chantiers se sont rescindés, chacun est parti vers le chantier correspondant. On m'a dit "Vous allez aller à La Ciotat", il n'y avait pas à discuter.

Vous faisiez les trajets?

Tous les jours, je faisais les trajets, c'était ça ou rien.

Vous disiez, l'ambiance n'était pas du tout pareille.

Je connaissais déjà le chantier de La Ciotat à travers des personnes. C'était pas du tout les mêmes hommes.

Et pourquoi?

Le combat était pas le même, les gens n'étaient pas les mêmes, du moins ceux que je côtoyais. Ils n'étaient pas si combatifs qu'à La Seyne, moi c'est ce que j'ai ressenti. J'en discutais des fois. Après quand ils ont senti que tout foutait le camp, je sais pas exactement comment ça s'est passé après. A La Seyne ça s'est passé très lentement, mais après à La Ciotat quand ils ont compris, ils étaient virulents. Je les ai vu partir sur des camions avec des barres de fer, en criant, en hurlant, c'était infernal.

Il y avait peut-être moins de maturité syndicale.

Je ne connais pas les gens responsables du syndicat.

Qu'est-ce qui vous permet de dire que c'était pas pareil, pour le travail par exemple, vous pouvez me donner un exemple?

J'ai eu de très bonnes relations avec un monsieur qui travaillait à La Ciotat... Il faisait le même boulot que moi. C'était un très très grand bureau, avec pas mal de femmes, je trouvais qu'il y avait beaucoup de choses inutiles, peut-être que "chez nous", il y avait aussi des choses inutiles, mais ces grands bureaux! Il y en avait beaucoup qui ne servaient pas à grand-chose. Il y avait beaucoup de gens qui étaient placés certainement qu'à La Seyne il devait y en avoir aussi (...) On m'a facile intégrée je connaissais pas mal de monde. Quand je suis arrivée c'est vrai que ça m'a ouvert des portes. J'ai compris qu'on m'avait embarquée à cause de ça. Les ingénieurs c'est pas du tout la même chose. Au niveau des ouvriers, ça passait mal, les ouvriers de La Ciotat avaient peur qu'on leur prenne leur travail, c'est peut-être à juste titre. C'est pas comme ça qu'il fallait faire, il aurait fallu s'unir. Je l'ai dit qu'il fallait arriver à faire quelque chose entre nous, on aurait dû faire des choses en commun, on ne l'a jamais fait. On a toujours été séparé, c'est bien regrettable.

Peut-être à La Ciotat, ils ont cru plus longtemps qu'ils allaient garder leurs chantiers?

Jusqu'au dernier moment beaucoup de gens de La Ciotat ont pensé que leurs chantiers allaient être sauvés. Je ne sais pas s'ils se rendaient compte qu'ont les larguait, non, tant que les bâtiments ont été sur place, à cette époque il y avait un peu d'espoir (...). Je n'ai plus eu d'espoir, c'est le jour de l'euphorie de la fameuse prime. On nous disait que la prime n'était accordée qu'à ceux qui devaient ouvrir une entreprise. Je trouvais ça tout à fait logique. Du jour au lendemain ça y est, ç'a été très rapide. Nous étions tous riches nous avions tous une grosse prime, vraiment c'était l'euphorie (...). J'ai vu partir des gens avec des machines à écrire sous le bras des trucs impensables. J'ai vécu ce truc-là à La Ciotat.

Après on nous a réintégrés à La Seyne. La Ciotat continuait à faire des manifs, pour essayer de survivre. Je crois qu'ils y ont cru plus longtemps que nous, d'ailleurs les bâtiments sont toujours sur place, ils ont fait la mairie de La Ciotat dans les locaux administratifs du chantier. Il n'y a rien de plus qu'à La Seyne, on a commencé

*On était mieux
payé qu'à
La Ciotat.*

*J'ai quitté La
Seyne, là-bas ça ne
représentait plus
rien, il n'y avait
plus les Chantiers.*

*C'étaient mes
bateaux, c'étaient
mes dossiers,
mes dossiers
et mes bateaux.*

à détruire quelques bâtiments, alors qu'à La Seyne, on a tout détruit. Je suis retournée depuis à La Seyne et je me suis retrouvée sur le port mais nu, j'en ai pleuré. Ca m'a fait mal au ventre de voir ce désert, j'avais l'impression que tout le monde était mort. On a travaillé pour vivre, je pense qu'on travaillait avec plaisir. Même quand on faisait des débrayages, des manifestations, on ne serait jamais parti sans laisser le travail. Jamais. On n'était pas payé mais le travail était fait. On n'avait quand même pas grand-chose à nous reprocher et on n'était pas les seuls, il y en avait beaucoup. Il y avait ce truc...

Ce truc c'est quoi?

Je crois... on se sentait chez nous, c'est idiot de dire ça.

A La Ciotat, c'était moins vrai?

A La Ciotat c'est moins vrai, je le sentais, je pense qu'ils étaient moins combatifs, ils se contentaient de peu, c'est mon point de vue. Je parle au niveau familial, au niveau salaire, on était mieux payé qu'à La Ciotat, mais ce n'est pas venu tout seul, pour avoir un salaire comme ça et sur beaucoup de choses, on faisait pas mal de truc, ça vient des gens qui dirigeaient. On parle des 35 heures aujourd'hui, mais moi j'ai fait des manifestations à La Seyne pour avoir les 35 heures aujourd'hui, mais moi j'ai fait des manifestations à La Seyne pour avec les 35 h. C'était pour pouvoir embaucher, pas pour avoir du loisir, moi je n'y pensais même pas, c'est pour qu'on puisse embaucher, pour que tout le monde puisse travailler, il y a 20 ans de cela. Et maintenant on en parle comme si c'était nouveau comme si on avait perdu, cela existe depuis longtemps. Et je crois que si on avait mis cette chose là en application à cette époque là, on n'en serait pas là aujourd'hui. A l'époque, il y avait encore du travail, on aurait dû le partager ce travail, il ne fallait pas le garder pour une certaine quantité de personnes. Il fallait le partager on n'aurait pas autant de délinquance et d'insécurité aujourd'hui. On est passé à côté, c'est dommage, on n'en était pas loin. On n'était pas nombreux, on se foutait de nous, je vous le garantis, il fallait avoir la foi que j'ai un peu perdu la foi avec l'âge, on a gardé ses convictions mais j'ai perdu cette foi, je le regrette, on aurait dû avancer vers le bon, pas vers le mauvais...

Après vous êtes revenue à La Seyne?

C'était la panique à La Seyne. J'habitais à La Seyne, nous avions une petite maison, on l'a vendue. Ca a été plus difficile après, mais je suis arrivée à la vendre.

Vous avez voulu quitter La Seyne?

J'ai quitté La Seyne, là-bas ça ne représentait plus rien, il n'y avait plus les Chantiers. Moi je ne me faisais plus à La Seyne, tellement déçue que les chantiers soient fermés. Je n'y croyais pas, je n'y croyais pas, je pensais qu'on trouverait une solution vraiment, j'ai été déçue, quand on parle aujourd'hui de 1000 personnes, 2000 personnes... et ça continue.

Ce que je n'arrive pas à comprendre, c'est que des gens qui ont réfléchi n'aient pas prévu ça. On a attendu d'être au bord du gouffre pour réagir. C'est pas notre rôle, nous on n'est pas capable de le faire. Il y a des gens qui ont fait des études qui le savaient... Quand on voit ce qui se passe, tous les bateaux qui se cassent... il y a vraiment de vieux rafiots. On disait que les Italiens faisaient les bateaux avec les tôles des voitures, nous on n'a jamais fait ça!! Question outil de travail, nous avons la qualité. On dit qu'on était fainéant ou qu'on ne savait pas travailler, ça je ne l'admets pas et les gens qui le disent, ce sont des gens qui n'étaient pas dans l'entreprise. Ces chantiers pouvaient servir dans la France entière, pas uniquement pour une région, pour une ville... J'ai travaillé avec CNIM après la NORMED... Moi j'étais la Navale et de toute façon je leur ai dit "je ne bouge pas de là", si vous voulez m'amener il

*La Ciotat
ce n'était pas
mon Chantier.
il était pas à moi
celui-là, c'était pas
le mien...*

*On allait
sous le bateau,
sous cale
et là
j'y ai passé
pas mal de temps*

faudra m'amener avec la chaîne, je ne bouge pas de là". C'étaient mes bateaux, c'étaient mes dossiers, mes dossiers et mes bateaux.

C'est beau un bateau...

C'est magnifique un bateau. Quand je prenais le bateau et je passais devant les Chantiers. Je voyais l'amarrage du Titan sur une barge. Sur ce Titan, nous étions montés parce qu'on avait vu un grave accident, malheureusement. La cabine était en face de la flèche, cette flèche est entrée dans la cabine et il y a eu deux morts. Quand on est allé le visiter, ils avaient déplacé la cabine justement pour sortir les corps et j'étais montée tout en haut... Donc j'avais visité cette grue, j'étais contente de la voir à l'Arsenal, lui au moins il va vivre. Il y a eu des machines qui ont été vendues, ou cassées, je ne sais pas.

Elles ont peut-être été vendues...?

Je ne sais pas si elles ont été vendues...

J'ai l'impression qu'il s'est passé quelque chose de fort dans ce chantier.

D'abord c'était notre jeunesse, croyez-moi les anciens n'étaient pas faciles, il y avait de sacrées peaux de vache, il y avait un noyau de femmes qui faisait pour que ça aille le mieux possible. Je pense que c'était surtout la jeunesse. J'avais 27 ans, j'avais travaillé avant. Ça fait des expériences et ça vous permet de faire des comparaisons, c'est pour ça que j'ai aimé mon chantier. Je pense toujours aux Chantiers alors que j'ai travaillé ailleurs et j'étais encore plus jeune à l'époque. Mais il était à nous et on vivait bien, on avait le 13^e mois, on avait des choses pour les enfants, on avait acheté une barque pour faire de la plongée, on avait le secteur gymnastique.

Et en dehors de votre travail vous faisiez autre chose?

En dehors de mon travail, je suis allée aux Beaux - Arts à La Seyne, mais je n'y suis pas restée longtemps, ça me plaisait la sculpture, après j'allais à la gymnastique. Quand j'étais à La Ciotat, j'allais quand même à la gymnastique aux Chantiers de La Seyne avec la petite! Il fallait le faire! C'était loin, La Ciotat, ce n'était pas mon Chantier. Il était pas le mien, c'est avec ça que j'ai grandi et que j'ai vécu.

Vous avez beaucoup bougé?

Au début surtout j'ai beaucoup bougé, ça m'a été bénéfique. Je ne voulais pas rester dans le commerce, ils en demandaient toujours plus, beaucoup d'heures, peu payée. Pourtant j'avais une formation, le Casino m'a formée à Cannes pendant 3 semaines à Cannes nourrie, blanchie pour être dans le commerce, mais ce n'était pas mon travail (...).

Mes beaux-parents habitaient à La Seyne, je me suis inscrite au chômage et j'ai demandé à entrer aux Chantiers, je suis entrée en tant qu'intérimaire. Il fallait que je fasse mes preuves, j'ai fait mes preuves pendant 13 mois. C'est très long! Ils m'ont embauchée, j'étais contente.

Qu'est-ce que vous avez écrit là?

Sous les cales des bateaux, il y avait un endroit propre où j'avais mis les archives des bateaux pour la facturation. On allait sous le bateau, sous cale et là j'y ai passé pas mal de temps, j'avais mis tout en ordre. Je rangeais tout. Même ça, ça a été enlevé? On faisait la paye des ouvriers, on nous emmenait dans un petit car et on nous déposait chacune dans un endroit et on payait les ouvriers, en espèces. Les ouvriers au départ étaient réticents, ils ne voulaient pas d'une banque. On a recruté un petit peu de partout que des femmes d'ailleurs. On partait avec notre petite mallette, c'était plein d'argent et on payait les ouvriers. Quand on les a obligés à avoir une

*Le Chantier
Il est mort
Avec M. Berre,
Peut-être
Que s'il était resté,
Peut-être
Que ça aurait
changé
le cours des choses,
il se battait
vraiment.*

banque ça a été des manifestations, je les comprenais. Quand ils sortaient les banques étaient fermées, c'était pas pratique pour eux, il y avait pas d'horaires élastiques comme aujourd'hui. Alors, ils demandaient des acomptes, ils faisaient la queue pour avoir des acomptes. Les acomptes qu'il y avait! Après ça s'est tassé, je trouvais ça un peu folklorique! Il n'y avait pas d'ouverture à la caisse et il y avait une odeur dans ce local! Ça puait! Quand le cassier est parti, ça n'était plus pareil, on fermait les portes, on n'avait pas d'ouverture ni côté rue, ni côté chantier. Il fallait faire attendre avec tout cet argent mais on n'a jamais eu de problème. Tout ça c'était folklo..., mais c'était tout au début dans les années 70. C'était marrant, ils étaient contents, je trouvais ça sympa, les hommes des chantiers nous connaissaient plus que ce que nous les connaissions.

C'était une entreprise d'hommes, il n'y avait pas beaucoup de femmes...?

Je préférerais travailler avec les hommes qu'avec les femmes, elles étaient chipies. Les femmes avaient toujours peur qu'on leur prenne leur place, qu'est-ce qu'on pouvait leur prendre surtout avec les plus vieilles. Elles faisaient craquer, elles étaient intenables, elles n'auraient pas accepté que quelqu'un de plus jeune les commande, ça vient de l'éducation, une ouverture d'esprit, un problème de génération, elles ne risquaient plus rien, elle ne pouvaient pas passer ingénieur, elles ne pouvaient pas passer un cap! Elles n'auraient pas accepté que quelqu'un de plus jeune les commande, cela vient de l'éducation, l'ancienneté comptait plus que tout. Ces vieilles femmes sont parties avec une bonne retraite, comme il faut, alors que moi à 45 ans j'ai plus rien.

[...]

Le chantier était encore ouvert quand un monsieur, qui avait fait les beaux-arts, a fait une statue un peu moderne qu'on avait mis à l'entrée des Chantiers, et je me suis toujours demandée ce qu'était devenue cette statue. C'était où il y avait la Rotonde, il y avait une porte, on passait sous cette porte, il y avait un terre-plein, la statue était là, en plein milieu. C'était un monsieur qui l'avait offerte en partant, c'était une belle œuvre, je n'ai jamais su ce qu'elle est devenue. Il y a des gens qui doivent savoir quel est le nom du monsieur qui a fait ça, (...) je ne me rappelle pas. C'était une espèce de totem moderne, ils auraient pu le remettre ailleurs (...)

Quel est votre sentiment maintenant?

C'est dommage la fermeture des Chantiers, j'aurais été à la retraite et les jeunes auraient dû me remplacer, il y aurait du travail pour tout le monde et on ne serait pas dans le méli-mélo que nous sommes. Je ne regrette pas d'être venue à La Seyne de par mon origine italienne. Ma fille était à l'école de musique avec Monsieur Arèse avec l'orchestre et tout et elle était très contente, elle était très bien dans cette école. Monsieur Arèse est parti à la retraite, il menait bien son équipe, il aimait ces enfants. Il avait mis en place une structure qui n'a pas eu de suite. Je l'ai rencontré il en avait gros sur le cœur. Quand... a commencé à l'école municipale, c'était gratuit. On prenait les deux meilleurs en solfège et les deux premiers choisissaient leur instrument (...)

Monsieur Berre à l'époque c'était un monsieur qui se déplaçait beaucoup, il n'était pas toujours d'accord avec les syndicats mais ils ont toujours tous reconnu que c'était un monsieur qui travaillait pour faire vivre ses chantiers. Il allait chercher les commandes à l'étranger, il se déplaçait... Le Chantier il est mort avec M. Berre, peut-être que s'il était resté, peut-être que ça aurait changé le cours des choses, il se battait vraiment. M. Berre était jamais là, toujours par le monde, il cherchait des commandes. Il s'est vraiment battu pour avoir du fric... Mais bon.

*Mais moi
je suis venu
d'Afrique,
je voulais
apprendre
un métier,
dans ma demande
il y avait ça.*

*Les chantiers
ont dit que non
parce qu'on parlait
pas le français
qu'on pouvait pas
faire un stage de
soudeur.*

*Moi je suis resté
parce que moi
j'ai pris un congé
de conversion*

Le 23 avril 2002, Monsieur C.

Embauché aux chantiers, d'abord en 71, puis sous contrat en 74, il devint soudeur, après un stage de formation, il est parti en 87.

Je suis arrivé le 15 juin 1970 à Toulon et le 25 juin, j'avais du boulot pendant un an dans une entreprise de nettoyage de poubelles. Ensuite avec l'aide de mon patron, j'ai demandé une feuille d'embauche aux chantiers comme manutentionnaire de 71 à 72. Mais mi je suis venu d'Afrique, je voulais apprendre un métier, dans ma demande il y avait ça. En 72-73 je suis parti au Sénégal en congé, mais les Chantiers voulaient pas me prendre. Je suis resté un an au Sénégal... Il y avait un délégué qui s'appelait Monsieur B... qui était vraiment humain. Il a dit à la direction, c'est pas normal, c'est vous qui lui avez donné un congé, pourquoi vous voulez pas le réadmettre..., il a fait pression en 74, je suis revenu parce qu'avec la pression du délégué, on m'a envoyé un contrat et je suis venu.

Pourquoi ils n'ont pas voulu vous réembaucher?

Je ne sais pas, je ne posais pas de question, je suis venu pour travailler. Je voulais faire un stage de soudeur. Les chantiers ont dit que non parce qu'on parlait pas le français qu'on pouvait pas faire un stage de soudeur. Le délégué a dit que non, ça c'est du racisme... Ils sont là, ils travaillent, il y a du travail à faire, maintenant pour faire un stage. Ils ne parlent pas français? Et les Espagnols qui viennent et ne parlent pas le français, pour eux, il y a un stage, mais eux non. L'ingénieur L... qui s'occupait des soudeurs, on est allé le voir, il a dit que c'est pas normal. Il faut trouver 15 personnes pour faire à l'assemblée, j'ai vu des amis, des collègues.

C'est là que vous avez fondé votre association?

Non l'association on l'a fondée après. J'ai trouvé 13 personnes, on a commencé à faire le stage, on a fait 2 mois et demi, normalement le stage durait trois mois. On avait fini le programme, au bout de 3 mois on a fait un mois et quelque et le stage est fini.

Et le stage c'était le soir?

Non, non on travaillait complètement au centre de formation, jusqu'à ce que le malheur arrive et que le chantier a fermé. Les Chantiers ont commencé à fermer, dès que 1981. J'ai un ami qui travaillait avec nous qui est allé dans une boîte intérimaire et qui me disait que lui il gagnait beaucoup plus que nous car nous nous n'avions pas droit de faire des heures supplémentaires. Mais moi je lui disais si ta boîte d'intérimaire ferme tu vas aller où, toit? Il m'a dit, j'irais aux Chantiers. Les Chantiers ça va fermer, je lui disais.

Et pourquoi vous lui disiez cela à cette époque?

J'en sais rien mais parce qu'on parlait de la fusion des trois Chantiers. Attention le bruit qui court que le Chantier va fermer. Un mois après, son patron a fermé, il a intégré les Chantiers et huit mois après ils ont été licenciés...

Vous étiez ouvrier P2? P3?

P2. On commence à faire du chômage partiel. Un jour on travaille, un jour non. Mon ami a préféré partir, il est parti, il est rentré au pays.

*J'ai réfléchi,
si tu prends
le capital là,
la somme
elle va finir
tu sauras pas
comment.*

*Il y avait
un prêtre ouvrier,
ils ont organisé
une école
pour apprendre
à parler.*

Vous êtes resté aux Chantiers 6 ans comme soudeur?

Non, jusqu'à la fin en 87. Les Chantiers ont commencé à licencier en 84. On a demandé celui qui veut un capital? Moi je suis resté parce que moi j'ai pris un congé de conversion.

Vous avez pris un congé de conversion? Qu'est-ce que vous avez fait alors?

Oui, je n'ai pas voulu prendre le capital, parce que moi en tant que père de famille, j'ai réfléchi, si tu prends le capital là, la somme elle va finir tu sauras pas comment. Alors moi je prends le congé de conversion, on m'a payé intégralement mon salaire pendant 24 mois et pendant ce congé, on a le droit de faire un stage, toujours payé, moi j'ai choisi le stage de peinture en bâtiment. Je suis allé faire, ça n'a pas duré longtemps. Je suis rentré à la marie, au mois de février en 87, au moment de Scaglia, je suis allé au service des ordures, j'ai pris ma carte U.D.F. En tant que militant de parti je suis allé travailler à la marie. Après ça, la marie m'a embauché comme nettoyeur au cimetière. Un mois après, le monsieur qui faisait le nettoyage allait à la retraite, il y avait une place vacante et moi je travaillais depuis un mois, j'ai voulu cette place, et là on m'a dit non.

Et pourquoi non?

Je ne sais pas, parce que je suis noir. Les jeunes qui sont là-bas, il y avait des communistes, V..., c'est lui qui s'occupe, il a dit Monsieur C travaille avec moi, c'est pas la peine d'embaucher quelqu'un, vous l'embauchez direct, il a dit non. Deux mois on m'a dit Monsieur C votre contrat est fini. C'est beau ça? En tant que militant, je cotise, j'ai 11 enfants, un père de famille nombreuse c'est lui c'est lui le premier, il a des bouches à nourrir; je suis parti de la mairie, j'ai quitté le parti, je cotise plus; j'ai fait un stage de nettoyage industriel de 3 mois à Ollioules. A partir de là, j'ai commencé à travailler jusqu'à la retraite. Depuis que j'étais aux chantiers de La Seyne, je n'ai jamais bougé, je suis resté à La Seyne. J'ai habité la rue d'Alsace, après la Présentation, puis avec la famille au Messidor, en 81. Ma femme a vu une publicité aux collines de Tamaris et elle m'a dit si on achetait un appartement après ce serait pour nous, j'y suis resté 15 ans.

(Récit de sa séparation et de la perte de son appartement)

Vous avez pensé à rentrer au Sénégal?

Je pensais après la retraite aller au Sénégal et revenir après voir mes enfants, mais ça a tout cassé.

Vous pouvez nous parler de l'atmosphère du travail aux chantiers? Les relations avec les autres.

Aux chantiers il y a des problèmes, on est manutentionnaire, c'est nous qui faisons les gros nettoyages, il y a pas de problèmes, jusqu'à ce qu'arrive notre chef des mouvements généraux qui s'appelle Monsieur E... Il est venu une fois, il nous a dit: vous êtes Sénégalais, vous ne parlez pas français quand même! On a dit ma foi ça arrive, on est allé à l'école. Il y avait un prêtre ouvrier, ils ont organisé une école pour apprendre à parler. Quand on a fini à 5 heures, au lieu d'aller à la maison, on va à l'école, 3 fois par semaine, dans le chantier même, ça a duré un moment, ça c'est bien passé, car il y avait des délégués très forts.

C'était des délégués du personnel?

Non du syndicat CGT qui nous aidaient beaucoup. Le délégué général M... c'était un type formidable, formidable. Quand il y a le moindre problème, il vient, il nous dit ça, ça, il faut pas accepter ça.

Vous êtes resté aux chantiers 17 ans?

Oui 17 ans.

*Notre chef
a dit
c'est pas normal,
du tout, du tout.*

*Mais nous
on était là
pour travailler,
on ne disait pas
c'est dur
ou c'est pas dur.*

Dans toute votre vie c'est un moment important, plus heureux?

Ah oui, un moment très très heureux.

Ca tient au travail, aux relations?

Aux relations, tout, tout. Dans le chantier, il y a tellement de groupes. Vous connaissez les chantiers? A l'entrée de la porte principale, en face, il y a 2 cales. Il y a la cale 2 et 4. Nous on est cale 4. Chaque cale a des chefs, nous on a eu un chef très très gentil, M...

Une cale ça fait combien de travailleurs?

Plus d'une quarantaine de personnages. Il y a des tôliers, chaudronniers, des chanfreineurs, etc. Il y avait une bonne équipe... On discute, on parle, il y avait un C... avec qui on rigolait tout le temps. Le seul problème c'est les catégories, chaque année, il y a la promotion de catégorie, P1, P2, P3 après PSQ et pour nous ça se bloque, on reste là jusqu'à la retraite. Dans notre cale, nous sommes 3 noirs, 3 Sénégalais. Dans notre catégorie, c'est notre chef qui voit, qui dit vu untel, vu untel, notre chef M. C..., il nous a mis les trois dans une autre catégorie. Mais, lorsqu'il est arrivé au chef d'atelier qui commande tout, qui l'envoie à la direction et lui il a enlevé notre nom à tous les trois. Je suis allé voir C..., il nous a dit, je vais monter au bureau à la direction.

Combien d'années vous êtes resté P1?

3 ans P1, normalement c'est un an. Notre chef a dit c'est pas normal, du tout, du tout. Le chef d'atelier a dit que c'était pas lui. Il a dit c'est l'atelier 19. Alors ça a fait du bruit, une fois, une deuxième fois, je suis resté longtemps dans la catégorie, je suis passé P2.

Mais vous êtes resté P2 jusqu'à la fin?

Oui, jusqu'à la fin.

Ca aussi c'est pas normal.

Oui, c'est pas normal, quand on a fait un stage de soudeur on doit aller au 2^{ème} groupe, catégorie, pas question.

Vous considérez que c'était parce que vous étiez noir africain que vous n'avez pas progressé?

Oui, vis-à-vis du travail il n'y en avait pas qui travaillait comme nous, mais nous on était là pour travailler, on ne disait pas c'est dur ou c'est pas dur. Mais il y a des jeunes blancs qui sont là soit disant pour travailler, ils foutent rien. Il y en a qui font même pas semblant, l'essentiel c'est la paye. Il y a tellement de problèmes, il y en a qui rentrent pas et c'est question de famille, vous êtes contremaître, vous êtes chef, vous êtes pointé comme si vous étiez là.

Vous l'avez vu ça?

Ah oui, même une fois, quand il y a retard au bout de 5 minutes, les portes des chantiers ferment, c'est le règlement. Je suis là, moi et 2 blancs, on est arrivé en retard, la porte ferme. Le contremaître ouvre après et on prend notre matricule, le gardien m'appelle, prend mon matricule et je dis et le collègue là-bas, il me dit, c'est pas ton problème. Je dis: quoi c'est pas mon problème? Je dis non, non. Je suis allé directement voir le délégué, le règlement, il est pour tout le monde. On était 3 en retard, je suis seul noir, les deux blancs ils sont partis. Le délégué a fouillé le carnet, il lui a dit de barrer mon nom, et il l'a fait.

Vous apparteniez à un syndicat?

Oui, la CGT.

*On n'a pas eu
beaucoup de chance
parce que le congé
de conversion,
la capitalisation
on n'a pas eu
beaucoup.*

*Le dernier
bateau,
le Fairsky,
c'est un paquebot,
le dernier.*

Le délégué s'occupait de vous?

Oui, beaucoup il s'occupait de nous. A force de parler, le délégué nous a demandé si on voulait un autre délégué africain noir. Nous on a dit non, c'est pas la peine, tout ça ça va amener des histoires.

Avec qui ça pouvait amener des histoires?

Au sein du chantier... Il y a un syndicat, pourquoi on va nous donner des responsabilités à part, s'il y a un problème, il y a un problème, il y a les délégués, on payait les timbres chaque mois.

L'Association des Sénégalais, vous l'avez faite aux Chantiers?

Oui, en 77.

Dans quel but? Pour l'entraide, pour retrouver les souvenirs du pays?

Pour les souvenirs du pays, la solidarité, en dehors des chantiers, pour les problèmes vis-à-vis de l'administration, en dehors du travail.

Combien vous êtes dans l'Amicale?

56 dans les années 80. On a compté 30 pour le moment.

Beaucoup de gens sont partis après la fermeture des chantiers?

Oui. Vous connaissez le foyer, il n'y a plus personne. Dans l'Amicale il y a encore des anciens des chantiers.

Vous dites que vous habitez dans un HLM maintenant?

Ici au Messidor.

Dans l'Amicale vous dites qu'il y a des anciens des Chantiers?

Ils sont pas partis en même temps que moi, ils sont 4 tous au Messidor. Ils sont retraités, il y en a qui sont jeunes. Nous on est du premier groupe, on n'a pas eu beaucoup de chance parce que le congé de conversion, la capitalisation on n'a pas eu beaucoup. Ceux du dernier groupe ont eu plus 20 et quelques millions, en 1987, Les premiers sont partis en 81. Le CNIM, vous savez était dans la Navale, mais le gouvernement a décidé la fusion des 3 chantiers..., M. Berre le directeur des chantiers, il a eu un accident banal, il est mort. Mais regardez la plaque des chantiers depuis qu'ils ont été fondés, il le consacrait à sa famille. Moi je suis directeur des chantiers c'est pour me débrouiller avec mes ouvriers pour chercher du boulot. Mais s'ils sont 3 directeurs... ça marche pas. Les syndicats, ils n'ont pas compris, les communistes comme les socialistes ont trouvé que c'est bon la fusion des 3 chantiers, mais finalement, à la fin, il n'y a plus eu de commandes. Il n'y a plus rien. Le dernier bateau, le Fairsky, c'est un paquebot, le dernier. Les syndicats ont vu que dans le carnet, il n'y a plus aucune commande parce que le chantier, le gouvernement subventionne. Après le gouvernement commande pas, les syndicats font la pression... mais il n'y a plus aucun bateau.

Est-ce que vous avez manifesté?

Oui, je suis allé jusqu'à Paris, jusqu'à Paris.

Vous pensiez que ça changerait quelque chose ou vous le faisiez par solidarité?

On ne peut pas rester à rien faire... Il faut faire du bruit même qu'il n'y a rien qui arrive, il faut faire du bruit... Jusqu'à Paris, on s'est battu partout, partout... rien, rien, ça a été fini, depuis que Berre est mort, on est foutu, il n'y plus rien qui tourne.

*Après
les Chantiers,
je suis allé
à l'Arsenal,
j'ai passé
deux semaines,
je suis parti
très vite,
c'était trop dur,
dur.*

*L'Afrique
est pauvre
d'un côté
on ne meurt
pas de faim,
je ne sais pas
de l'autre côté,
à partir
du Sénégal, Guinée
Conakry, Mali...
on est social.*

Berre était aimé?

Il est bon, il est très bon. Ca me rappelle une fois il a appelé tous les syndicats sur le parking en face des chantiers, il a dit: il y a des ouvriers qui achètent des voitures, moi Berre je peux même pas m'acheter, faites attention ne prenez pas un crédit qui est plus haut que votre salaire, ils revendiquaient des hausses de salaire, je peux pas augmenter chaque mois, impossible...

Vous aviez un salaire correct?

Oui, 6000F ..., un P3 il gagne 8000 francs, on était gâté aux chantiers, beaucoup, c'est dommage.

Après les chantiers, la vie était plus dure?

Oui, beaucoup, beaucoup. Après les Chantiers, je suis allé à l'Arsenal, j'ai passé deux semaines, je suis parti très vite, c'était trop dur, dur. Le premier jour qu'on m'a embauché, pour entrer dans le sous-marin pour faire le piquage, il faut rentrer dedans, le sous-marin quand il a beaucoup de rouille, il faut piquer, il y a du sable partout... avec l'aiguille il faut piquer partout. Non, le chef m'a dit où t'étais toi, aux Chantiers...

Pourtant aux Chantiers vous travailliez aussi?

Aux Chantiers, c'est pas pareil. Oui, s'il n'y a pas de ventilation..., les chefs nous surveillaient... C'était trop difficile, une semaine, deux semaines, je suis parti. Les Chantiers c'était bien.

Et aux ateliers, il y avait de la camaraderie?

Noir, blanc, on se chamaillait, on parlait, on parlait. Une fois mon chef... à partir de 5 heures moins le quart, on avait des bons pour aller se laver, il m'a dit: Oh! Je te prends le bon, toi c'est pas la peine de te laver. Je lui ai dit, tu sais, aux chantiers, s'il y a des douches, c'est grâce à nous... parce qu'à l'époque, il n'y a pas de douches. Mais on a dit, nous, on peut pas aller à la maison sans se laver, on est malade. Et là on a fait des douches. Alors j'ai dit au blanc: moi je me douche et toi tu te douches pas, il m'a dit: Salopard, tu n'as pas droit de prendre le bon. Les Chantiers ça a fait mal à tout le monde, à La Seyne.

S'il n'y avait pas les Chantiers, on peut pas m'accorder le crédit. Aux Chantiers on était considéré comme vous, comme les fonctionnaires, on a droit de faire crédit. S'il n'y a pas des immigrés, il n'y aura pas beaucoup d'avancement. Mais nous on est là, nous sommes noirs, on est venu pour travailler et on travaille pas de problème.

Vous alliez souvent au Sénégal?

Oui. Au lieu de prendre les vacances et rester ici sans travailler, ça sert à rien, les chantiers nous accordent ça. On peut travailler pendant le mois d'août et tu gardes ton congé et l'année suivante, vous avez deux mois de congé, vous demandez un mois sans solde et comme cela on peut aller 3 mois au Sénégal, parce que 2 mois c'est pas suffisant pour voir toute la famille.

Et maintenant, vous allez encore au Sénégal?

Depuis 6 ans, je suis pas allé depuis 96, depuis l'histoire du divorce je suis resté là.

A la fermeture des Chantiers, il y a beaucoup de gens qui sont partis aux pays?

Oui, oui, mais il y en a qui sont partis à la retraite...

A l'époque, on n'entendait pas ce que l'on entend aujourd'hui de la Cité Berthe, ça n'existait pas.

Vous trouvez que ça a changé?

Beaucoup, beaucoup, ce n'est plus ça. A Lagoubran, j'ai habité trois mois, il n'y avait que des Sénégalais, il n'y avait que des Sénégalais, qui habitaient, aucun blanc, ça fait du bruit, ça fait des fêtes, personnes ne disaient rien à personne.

Maintenant c'est plus possible?

Non on peut pas habiter, s'il y a un groupe, on met le feu. Le problème africain c'est un problème formidable, l'Europe, il dit le socialisme mais il n'y a pas de socialisme en Europe. D'un côté ici il y en a mais comme l'Afrique, je ne pense pas. Voilà pourquoi il n'y a pas de richesse, on dit que l'Afrique est pauvre, d'un côté on ne meurt pas de faim, je ne sais pas de l'autre côté, à partir du Sénégal, Guinée Conakry, Mali... on est social. Aujourd'hui, il n'y en a pas, c'est vrai, mais on partage.

En Europe c'est pas comme ça?

C'est pas comme ça. Avec l'association chaque mois de mai, on fait la fête de toutes les femmes pour la fête des mères, parfois on fait des sorties, on avait une équipe de foot...

*Si on
achetait les gens
pour qu'ils quittent
les Chantiers,
c'est qu'on voulait
nous affaiblir.*

*Les gens
touchaient plus
en s'arrêtant
qu'en travaillant.
Ils étaient contents
de partir.*

*Les dirigeants
étaient véreux.
On a accusé
les ouvriers.
Mais ces gens-là...*

Le 6 décembre 2001, Monsieur D.

Entré aux Chantiers en 1951, licencié en 1986 à 53 ans, il a bénéficié d'un congé de fin de carrière. Forgeron serrurier, technicien, militant au syndicat CGT ouvriers, puis CGT des ETDA.

Comment s'est passé votre licenciement?

Mal, on était plus conscient que certains depuis 1966, on savait que le problème avec ce passé, on se ferait avoir. Avec ce plan Davignon tous les ans on savait qu'il y avait des menaces. Ensuite il y a eu une période, disons, euphorique parce qu'il y a eu des commandes, des commandes de gros bateaux aux chantiers, mais la conjoncture a fait que il y avait ces travaux qui arrivaient mais qu'après ça serait pareil qu'avant.

Après il y a eu les premiers licenciements avec une petite prime qui a été octroyée pour les départs volontaires. Moi personnellement je les ai combattus. Mais les gens ont été achetés. On a dit que si on achetait les gens pour qu'ils quittent les Chantiers, c'est qu'on voulait nous affaiblir.

On est à la fin des années 80.

Ensuite, c'était les gens en préretraite. Mon collègue est parti à la fin des années 70. C'était bien pour les collègues qui en ont profité. C'était aussi pour affaiblir les moyens de lutte dans les Chantiers. En chômage quoi. Mais cette retraite se basait sur les trois derniers mois de salaire, ce qui fait que les gens qui s'étaient absentés qui avaient pris des congés... la retraite allait jusqu'à 65 ans. Ce qui fait que les gens touchaient plus en s'arrêtant qu'en travaillant. Ils étaient contents de partir. En suite il y a eu d'autres préretraites, mais dans d'autres conditions.

Quand je suis parti, la préretraite était basée sur les douze derniers mois, ce qui fait qu'en partant, je gagnais un peu moins qu'en travaillant mais la retraite était à 60 ans. Dans ce sens cela a contribué à nous affaiblir. Les gens venaient manifester mais ils avaient 39 ans et demi, et ils savaient que dans 6 mois ils ne travaillaient plus. C'est humain. Mais après, on nous menait en bateau dans tous les domaines. On nous faisait des réunions et l'on nous parlait de la force des Chantiers, que des travaux allaient être faits remis à neuf et tout, alors que c'est faux.

Puis on a assisté à des choses qui étaient des escroqueries. On achetait des machines qui valaient des millions et des millions et qui n'ont jamais servi. Par contre ceux qui ont assisté la fin des Chantiers les ont récupérées. Les bureaux ont été remis à neuf. Les portes et les fenêtres ont été remises à neuf alors qu'elles étaient prévues pour la casse. Il y a eu une escroquerie, il y avait des choses immorales.

Est-ce que c'était une escroquerie ou est-ce que parmi les dirigeants il y avait des gens qui y croyaient encore?

Non, les dirigeants étaient véreux. On a accusé les ouvriers. Mais ces gens-là... Ils faisaient leur travail de patrons. Ils ont oublié une chose, pour beaucoup, c'est qu'on ne change pas un patron.

Mon cas personnel.

J'ai toujours eu des problèmes avec les Chantiers, avec la maîtrise. En tant que militant j'acceptais, surtout pour des actions syndicales, politiques puisque je représentais le parti dans les chantiers. A la fin, ils me faisaient du mal tant et plus. Si bien que 8 jours avant de partir en préretraite, je me suis mis en congé de maladie. Ils m'ont passé le contrat à la maison. Le climat s'est dégradé à la fin et on était content de partir parce qu'on ne pouvait plus supporter.

*Il avait même,
proposé
pour remonter
les Chantiers
d'aller travailler
gratuitement.
Il en a attrapé
quelques uns.*

*Pendant deux ans,
j'ai touché
ma feuille de paie
à la maison,
sans aller
aux Chantiers.
Ca,
c'est pas normal.*

*S'il n'y avait pas eu
des piquets
de grèves,
ils seraient venus
casser
les machines.*

Vous ne pouviez plus tenir. Pourquoi?

J'ai lâché le CA avant. C'était des gens qui voulaient faire croire encore aux autres que cela allait changer. Alors que nous on savait pertinemment que ce n'était pas vrai. Par exemple, il y avait ce chef d'atelier qui agissait comme un pacha. Il avait des gens à sa botte. Il passait des films aux ouvriers. Il avait même, proposé pour remonter les Chantiers d'aller travailler gratuitement. Il en a attrapé quelques uns. Dans ce film japonais, on montrait des Japonais qui respectaient le patron, étaient bien dans l'entreprise. Si bien que je suis rentré un jour dans cette salle et j'ai pris la parole. J'ai dit aux ouvriers : vous ne voyez pas qu'on vous prend pour des imbéciles? Parce que dans les 15 jours vous ne serez plus des salariés. Dans ces entrefaites, dans le film, il y a un Chinois qui arrive, c'était un Chinois contestataire. Après quand on passait des films dans les Chantiers, dès que ... arrivait on criait : Hou, hou Chaib. On le saluait comme ça.

Celui-la il mettait des gants pour travailler, mais un vendredi il est parti, on ne l'a plus revu. Le lundi on savait qu'il avait été embauché au CNIM après avoir touché la prime en sortant des Chantiers, après avoir eu un poste assuré au CNIM. On a compris qu'il était complice de la chose. Par contre ce que j'ai trouvé anormal, mais dont j'ai profité, ce sont les deux ans de congé de fin de carrière. Pendant deux ans, j'ai touché ma feuille de paie à la maison sans aller aux Chantiers. Ça, c'est pas normal. J'en ai profité, les gens comme moi en ont profité, mais honnêtement ce n'est pas normal. On nous a payé pour ne plus être là.

Comment avez-vous vécu cette fin des chantiers?

Je faisais le piquet devant la porte pour que les entreprises ne viennent pas enlever le matériel. Avec un copain, on a monté la garde pour ne pas qu'on nous prenne le matériel. Puis ils vendaient le matériel. On se rendait compte que dans les Chantiers il y avait de moins en moins de gens. J'étais pour une action. Mais on m'a répondu que je n'avais pas à être là.

Il y avait un paquebot, le ... Nous voulions le couler. C'était le désespoir l'impression d'avoir été pris pour des imbéciles. C'était un beau paquebot; on avait l'air de vous dire vous n'êtes pas bons à faire des paquebots, vous qui en êtes fiers.

Quelles étaient les relations entre vous, entre les syndicalistes, les membres du parti...?

J'étais considéré comme étant sectaire, quelqu'un qui abattait le moral. Mais les gens me faisaient confiance. Partout, c'était une émotion importante. Nos adversaires étaient acharnés et certains en arrivaient aux mains; par exemple il y avait un ingénieur polonais L... On s'était frappé à la régulière, ce qui m'avait valu des affiches dans toute la ville. Ensuite il y avait certains du syndicat. On se rendait compte que le syndicat défendait les intérêts patronaux; tout ce que le patronat voulait faire, c'était FO qui le mettait en avant. Celui-là il s'appelait E..., évidemment on lui faisait la chasse. On pensait qu'on avait la possibilité de rendre de grands services aux travailleurs. A parti cette petite poignée.

Pourtant vous dites que vous avez été soulagé quand vous êtes parti?

On voulait bien souvent éviter de tomber dans la provocation. On était au syndicat aux chantiers où on apportait une aide aux autres entreprises. Ainsi à Beauval, s'il n'y avait pas eu des piquets de grèves, ils seraient venus casser les machines, on les en a empêchés. Je représentais la CGT, je faisais partie du tribunal à Toulon pour les handicapés.

Quand vous avez quitté les Chantiers, vous avez milité?

Je ne m'ennuie pas, je m'ennuyais quand j'ai quitté les Chantiers. J'ai d'abord une grande campagne à Puget - Ville, je travaille dans les affaires à M...; meilleur ouvrier de France en 1968, j'avais passé la barrière régionale, mais malheureusement

*Là
je me suis dit
"il y a encore
un truc".*

*Les manifestations
j'y suis allé
pendant
des années...
On allait
manifester avec
Manufrance...*

*On ne voyait
pas les choses
de la même
manière.*

il y a eu des grèves. J'ai été mobilisé pendant les grèves, et je n'ai pas pu finir et j'ai abandonné... parce qu'aux Chantiers on ne m'a jamais rien donné.

Et le CE ne vous aidait pas?

Non, malheureusement à l'époque ça ne faisait pas, je ne me suis jamais adressé au CE.

Est-ce qu'on peut dire qu'à toute chose malheur est bon?

Quand je suis rentré aux Chantiers, en 1951, il y avait encore des bonshommes qui travaillaient ... et la retraite, elle paraissait loin. Je sortais de Rouvière avec un CAP de dessinateur, et pour rentrer aux Chantiers, il fallait un CAP de forgeron. C'est mon grand-père qui m'a fait rentrer aux Chantiers. Quand je suis rentré aux Chantiers, je me suis trouvé dans ce milieu de cols blancs, parce qu'à l'époque c'était ces messieurs et que les jeunes c'était ... J'ai préféré le stage pour me retrouver avec les jeunes de mon âge.

J'habitais Toulon. Je voulais rentrer à l'Arsenal, mais il y avait ces gendarmes devant la porte et moi je n'aimais pas. J'avais un copain qui travaillait aux Chantiers et qui m'a dit va travailler aux Chantiers. Je suis rentré comme... Je n'ai pas fait le stage des Chantiers, j'ai progressé à l'intérieur, j'étais le plus jeune des Chantiers à l'époque. Pour progresser ça a été la croix et la bannière. Déjà la vie ancienne m'avait mené deux fois au tribunal, j'avais eu des petits problèmes parce qu'on m'accusait d'avoir frappé le Directeur. Là il y a quelque chose de rigolo, nous sommes deux accusés d'avoir frappé le Directeur, je gagne le procès en appel à Aix, ce n'est pas moi. J'obtiens un franc de dommage et intérêt, la sanction que j'avais eu a été annulée, il y en a eu un autre qui était avec moi, lui a perdu le procès. Deux ou trois mois après, on le retrouve comme chef d'équipe et comme contremaître. Là je me suis dit "il y a encore un truc".

Et maintenant, 15 ans après, comment vous revoyez ça?

La vie que j'ai menée était une vie de lutte. J'étais un gros travailleur. Je n'ai jamais eu de reproche au point de vue de travail. Je suis malheureux quand le syndicat me dit qu'il faut avancer à la cadence, je le faisais, mais quand je faisais ça j'étais pas bien, je n'allais pas bien, la sécurité peut-être.

Vous étiez une forte tête?

Non. Mais je ne me laissais pas faire, j'en avais marre de travailler aux Chantiers. J'étais déjà arrivé à la maîtrise, les vieux ouvriers avaient un petit savoir, mais ils ne voulaient pas que les jeunes le sachent, il y avait un antagonisme entre les jeunes et anciens. Je me suis dit: Je vais faire une carrière militaire qui m'a conduit à ce grade, puis, suite à une bêtise je me suis retrouvé pendant 13 mois à Tataouine. Arrivé en fin contrat, on ne me voulait plus dans l'armée, et trois quatre mois après on me rappelle pour la guerre en Algérie, je ne voulais pas partir, je me suis caché 28 jours. Je me suis marié, je travaillais aux Chantiers, je me suis fait arrêter, j'étais un insoumis et déserteur (...) Mon père était un patron avec 40 ouvriers.

Vous n'avez jamais voulu prendre la suite de votre père?

Non, tout jeune j'allais manifester dans la rue à Toulon. J'étais bagarreur.

Et depuis 15 ans?

Les manifestations j'y suis allé pendant des années... On allait manifester avec Manufrance... Mais c'était l'ambiance des Chantiers et les copains. Il y avait des disputes, des coups de gueule, mais cela restait entre nous. C'est pas comme maintenant où on en parle dans les journaux, où c'est montré du doigt.

*Il y a eu des gens
qui étaient
malades,
un gars
s'est suicidé,
c'était la suite
des problèmes
des Chantiers.*

Est-ce qu'il y a eu des tensions entre les gens?

Oui. Des tensions fortes. Par exemple quand nous on voulait construire un bateau et qu'on ne voulait pas. Ensuite il y en avait qui acceptaient un plan de licenciements et d'autres pas. Il y avait des tensions, mais disons normales car on ne voyait pas les choses de la même manière, après il y a eu la rancœur. Heureusement il y avait l'humour, sans humour certains seraient partis des chantiers. Certains n'avaient pas le même comportement qui nous, des caractères différents, certains étaient plus réfléchis. Et cela créait des tensions. Il y a F... qui est communiste comme moi et qui est ministre des transports, je lui ai cassé la baraque...

Vous étiez "jusqu'au boutiste"?

Oui, je comprenais car on avait contre nous cette force de l'argent, quand il y a eu un million à prendre pour certains ils n'avaient jamais eu un million... Il y a eu des gens qui étaient malades, un gars s'est suicidé, c'était la suite des problèmes des Chantiers. Un autre a eu des problèmes avec sa femme parce qu'il avait perdu son travail, c'était des jeunes. Des jeunes avaient une maison, un appartement, la femme s'en va, on ne sait pas ce qui se passait dans leur tête. Il aurait mieux fallu qu'ils aillent au syndicat pour avoir des défenseurs. Ce n'était pas du paternalisme le syndicat, avec la CGT le syndicat était très fort.

*J'avais un parcours
personnel
qui s'enrichissait
au fur et à mesure
de mes contacts
avec le milieu
artistique
des Beaux Arts*

*diviser
ce gros atelier
de préfabrication
qui occupait
une grande surface
en plusieurs
secteurs,
ça permettait
de déléguer
des responsabilités
syndicales*

12 mars 2002, Monsieur E

entré aux Chantiers en 1970, après avoir travaillé dans différentes entreprises de sa région natale bordelaise, dont la SAFT Leclenché où il était délégué syndicat CGT, licencié des Chantiers en 1986.

Comment s'est passé cette fin des chantiers pour toi?

Je commençais à participer aux activités culturelles du groupe qui avait été créé par R... au niveau de l'illustration du journal du Comité d'Entreprise par exemple des premières pages, j'avais fait des photos de ma première exposition qui avait la une de la revue du comité d'entreprise. Je me souviens plus exactement du nom... Au comité d'entreprise il y avait un certain nombre d'activités qui commençaient à se faire jour, comme l'envie de faire des expositions dans un local qui avait été loué en face d'EDF-GDF à La Seyne où il y avait un atelier de sérigraphie par exemple, un club photo et là un certain nombre d'activité théâtre qui a été créé avec la participation de bon nombre d'ouvriers; de techniciens de l'entreprise pendant ce temps j'avais un parcours personnel qui s'enrichissait au fur et à mesure de mes contacts avec le milieu artistique des Beaux Arts où j'ai appris à mieux voir, à mieux visualiser.

Quelles difficultés as-tu rencontrées, dont tu m'as parlées?

Dans l'ensemble avec collègues, je n'avais pas de problème puisque quand on voyait un article où on parlait de mes expos, je pense qu'il y avait une certaine fierté que l'un des leurs pouvait s'exprimer, pouvait faire des choses, les montrer, pour eux c'était quelque chose de bien... j'étais le travailleur qui dessinait avec eux mais qui faisait de la photo et c'était une bonne chose parce que lorsqu'on faisait un départ à la retraite d'un camarade de travail, on faisait des photos, il y avait une logique qui continuait et c'était bien perçu sans aucun problème. Mais, bon, les problèmes qui ont eu lieu plus tard, les échos négatifs, je les ai eus souvent par la bande parce que il semblait qu'à un certain niveau syndical quelque jalousies qui s'étaient exprimées et que je n'ai pas du tout comprises car ça allait à l'encontre du devenir de l'être humain, de l'être humain qui doit s'épanouir dans tous les domaines et l'expression comme "rester au ras des pâquerettes" c'est l'expression que l'on m'a transmise mais c'était toujours de façon indirecte, ce type de réflexion, je les avais vécues au niveau syndical, j'exprimais des idées qui allaient à l'encontre de l'idée généralement avancée.

Qu'est-ce que c'était que ces idées syndicales?

Mes idées syndicales ça a été au départ, quand je me suis occupé de la section syndicale en tant que délégué ouvrier des ateliers de préfabrication. Avec quelques collègues on avait pensé que diviser ce gros atelier de préfabrication qui occupait une grande surface en plusieurs secteurs, ça permettrait de déléguer des responsabilités syndicales à tous les niveaux et ensuite on gagnerait en efficacité sur la consultation des travailleurs, de la syndicalisation, de la vulgarisation des idées, de la presse syndicale, etc... On pensait que c'était normal pour la conscience syndicale et même politique des travailleurs. On avait tout à gagner à agir de cette manière, et là même problème, toujours par la bande puisqu'on m'a rarement dit directement les choses. J'ai entendu que je voulais créer un syndicat dans le syndicat et là encore une gifle puisque ce n'était pas du tout mon intention, et que mon intention c'est que la démocratie syndicale vive, qu'elle soit efficace, que les gens puissent être consultés, qu'on ait des échos qui soient les plus forts possibles de manière à ce que nos actions elles correspondent bien aux idées des travailleurs et au changement, aux améliorations qu'ils avaient envie de voir avancer et pas seulement des idées venues

Je pense qu'il y aurait eu des idées intéressantes qui auraient pu ressortir, des formes d'actions originales, des choses pensées par tout le monde.

Je pense que le problème dans tout type d'organisation c'est le pouvoir, et la peur de perdre ce pouvoir.

Alors j'ai trouvé d'autres ressources en particulier à travers les beaux-arts.

d'en haut qui seraient imposées lors de grosses assemblées qui n'étaient pas forcément toujours démocratiques ou représentatives de l'ensemble des courants. Dans une grosse assemblée devant 2000 ou 3000 travailleurs, il est difficile de pouvoir s'exprimer, de dire de manière efficace de subir un effet de foule que d'intervenir sur cette foule, alors que là on avait trouvé un moyen de gagner en efficacité et surtout en application les choses que j'avais apprises dans les écoles syndicales, c'est-à-dire un aller-retour permanent des idées qui permettait d'avancer positivement.

En quoi ça aurait changé les choses?

Si on avait fait plus confiance aux travailleurs, si on avait plus écouté leurs idées, si la démocratie avait été plus imprégnée dans la masse des travailleurs, je pense qu'il aurait eu des idées intéressantes qui aurait pu ressortir, des formes d'action originales, des choses pensées par tout le monde, je pense qu'on aurait pu envisager d'autres types d'expressions, des actions qui auraient poussé les pouvoirs publics à réfléchir d'une autre manière. Je pense que de ce côté-là, ç'aurait pu être plus intéressant.

Pourquoi les membres du syndicat n'ont pas accepté?

Je pense que le problème dans tout type d'organisation c'est le pouvoir, et la peur de perdre ce pouvoir. On perd une autorité, une autorité qui veut pas être remise en cause qui pense un peu pour tout le monde ce qui est dommage, ce qui veut dire que le travailleur n'est pas apte à réfléchir, à donner son avis. Ce sont des choses qui moi quand j'étais responsable de la section syndicale au bureau d'études, je me suis efforcé de faire passer constamment, ce qui explique d'ailleurs que, où j'étais, il y avait un vent de révolte qui était très fort et même il n'était pas possible d'avoir un responsable du syndicat pour venir discuter avec des travailleurs, parce que les réponses étaient difficiles à donner. Les gens avaient tellement de choses à exprimer. Moi, je les défendais au niveau du comité exécutif. C'était pas ma parole, je me faisais l'écho de ce qu'ils avaient exprimé. C'était pas reçu comme on l'espérait, c'est un des aspects de la vie syndicale, beaucoup plus large, beaucoup plus large de démocratie à tous les niveaux.

Et donc on t'a reproché de ne pas être au ras des pâquerettes?

J'étais pas au ras des pâquerettes, j'avais envie d'être un être humain tout à fait normal qui ait le droit de s'exprimer qui ait le droit de dire des choses aux réunions syndicales et artistiques à un moment donné, je pense que la construction d'un individu passe par un certain nombre d'étapes, et le rôle des syndicats, des partis politiques ça devrait être celui de permettre à l'individu de s'épanouir pleinement. Alors il y a les idées, les grandes idées qui sont exprimées dans les livres et on ne retrouve pas ces applications-là à la base parce qu'on se heurte toujours à ce phénomène de pouvoir justement qui bloque beaucoup de choses. J'en ai souffert parce que je ne m'attendais pas à ce type de réaction, j'étais déçu par un camp que je défendais, que j'essayais de... dont je valorisais le travail que je faisais, mais en même temps j'étais un travailleur, un technicien au bout de quelques années, mais j'étais un travailleur des chantiers, mais pour moi en tant que travailleur, pouvoir m'exprimer d'une autre manière que par le travail dans le chantier, c'était quelque chose d'extraordinaire et forcément on n'accepte pas volontiers ce type de critique qui est mon fondée qui correspond à des idées d'ailleurs contre lesquelles je luttai quoi.

Qu'est-ce que tu as tiré de cette déception?

Ah mais cette déception m'a aidé, il y en a eu pas mal qui se sont échelonnées dans ma vie syndicale, dans les différents travaux que j'ai pu faire, mais ça fait partie de l'expérience de la vie qui aide à se caparaçonner un petit peu, à se construire et puis à s'ouvrir aussi vers les autres, à monter, à chercher un peu de partout ceux qui ont envie que les choses avancent positivement, alors j'ai trouvé d'autres ressources

*Ç'a été
un gâchis
pratiquement
organisé
avec des gens
qui ont dû trouver
leur bénéfice
là dedans.*

*La fermeture
s'annonçait
inexorablement
et puis
on subissait quoi.*

en particulier à travers les beaux-arts, à travers les amis instituteurs... j'ai eu d'autres voies possibles, voilà.

Et ta dernière année?

La dernière année, la dernière année... souvent on ne faisait rien parce qu'on n'avait rien à faire, c'était en 85, 86, où nous n'avions plus de travail puisque le paquebot, le *Fairsky*, était en train de se terminer. Au niveau du bureau, on n'avait pas suffisamment de travail pour occuper tout le monde, après il y a quelque uns qui travaillaient sur le dernier bateau "La Somme", je crois ou un truc comme ça... Très peu de gens qui travaillaient là-dessus. Il y a pas mal, quelques uns parmi nous qui sommes allés un peu travailler à bord sur le *Fairsky* avec la responsabilité de suivi des travaux... Donc on avait essayé de participer à la gestion de ces avancements de travaux la construction, on a constaté un gâchis terrible... au niveau du matériel, des ordres donnés, des contres ordres, ça été un gâchis pratiquement organisé avec des gens qui ont dû trouver leur bénéfice là dedans.

Tu as dit que c'était dur.

C'était dur d'être dans le chantier à 7h30 du matin sachant qu'on n'avait rien à faire et que la situation pourrissait quoi de jour en jour et que normalement c'était pas facile. On savait qu'on avait le couperet sur la tête. On savait pas ce qu'on allait devenir, on savait ce que l'on allait devenir puisque la fermeture s'annonçait inexorablement et puis on subissait quoi, ... même au niveau des luttes on luttait sans conviction. A un moment donné, on était pratiquement désarmé. Des départs peu à peu se faisaient, avec les aides au départ il y a pas mal de gens qui essaient de réfléchir sur ce qu'ils allaient devenir, ce qu'ils allaient préparer...

As-tu préparé ton départ?

Et moi, je pensais que j'avais la photo, heureusement j'avais la photo qui m'occupait l'esprit, j'avais commencé à travailler avec F..., en 85 à Thorez qui s'appelle Malraux aujourd'hui. En 86 j'ai travaillé pendant 3 mois à Pierrefeu, j'avais un atelier photo avec les malades... Il y a eu une opération intéressante sur le centenaire du centre de Pierrefeu à laquelle j'ai participé puis dès que je me suis retrouvé licencié, j'avais une exposition juste quelques jours après à La Seyne dans mes premiers jours de congé conversion. Par cette exposition, j'ai eu l'occasion de rebondir très rapidement et de penser plus précisément à ce que je comptais faire, j'avais deux ans pour le préparer, deux ans pour y réfléchir, essayer de trouver des créneaux vers lesquels je pouvais m'orienter, les choses se sont déroulées tranquillement, pas facilement mais parce que il y a eu des périodes où l'occupation... longues à vivre où on a tendance à prendre des travers qui sont pas très bons quoi, si on n'a pas suffisamment de ressources morales on risque de tomber encore plus profondément dans ces travers et s'enliser jusqu'à la chute.

Et toi qu'est-ce que tu as choisi?

Il y avait des solutions, des solutions calmes, des solutions, voir comment on allait caser les gens. Il y avait les possibilités qu'il y avait à l'Arsenal, il y avait à peu près 500 personnes, après ... avec des aménagements comme ça, avec pas mal de lutte... il y avait les gens qui se sont retrouvés en préretraite dans des conditions acceptables. Il y a des gens qui ont surtout pensé à des cellules de conversion, des stages... qui ont lutté ou qui luttent encore pour essayer de recaser un maximum de gens. Ça se sont des gens qui ont plus ou moins accepté que les Chantiers à un moment donné ferment ... accepté... peut-être pas avec gaité de cœur... mais qui ont pensé tout de suite à trouver des solutions qui soient le moins mauvaises pour la plupart des gens. Il y a eu la reconversion qui a permis de caser un certain nombre de personnes, de faire des stages de formation.

*J'avais le projet
d'être
photographe
de presse
ou photographe
de plateau
et pour ça j'avais
besoin de formation
complémentaire*

*J'ai commencé
une nouvelle vie
professionnelle
où mon temps était
pratiquement
un temps complet.*

Tu avais un projet de formation?

Au bout de quelques temps ce qui m'intéressait, c'était de faire des stages qui m'apporteraient quelque chose, j'ai fait des propositions, une proposition individuelle puisqu'à un moment donné ils n'acceptaient plus des propositions individuelles, elles étaient pas toujours bien orientées, ça allait vers des échecs. Les solutions acceptées par la cellule de reconversion, c'était plutôt des stages collectifs qui mèneraient vers une activité possible dans un avenir court. Moi par contre comme j'étais lancé dans la photo que ... tout le monde me connaissait par mes expos, j'étais reconnu à l'extérieur comme photographe. Et quand j'ai fait mon projet photo à titre individuel, ça a été beaucoup plus facile parce que j'étais reconnu, déjà mon projet tenait la route. J'avais le projet d'être photographe de presse ou photographe de plateau et pour ça j'avais besoin de formation complémentaire que j'ai faite donc puisque je suis allé faire un stage chez Kodak à Paris sur un stage couleur, un stage sur le portrait avec Hélène et Rachel Terrey, ça m'a permis de mieux me former, d'apprendre pas mal de choses et surtout de me permettre de rebondir, de me donner plus envie encore de m'exprimer, de trouver des voies dans le domaine qui était surtout ma passion à un moment donné... Après il y a eu la rencontre avec Freddy qui m'a permis de faire mon entrée, ma rentrée dans le milieu scolaire, mes premiers contacts avec les enfants, ce premier travail sur le texte et l'image. Il a fallu interpréter les photos, il a fallu inventer des histoires, et donc acquérir en même temps une certaine pédagogie et là j'ai appris, il m'a fallu du temps, pas mal de temps pour arriver à transmettre, m'adapter aux âges différents puisque après ce travail sur l'image a largement débordé le cadre de la photographie. On a trouvé des moyens d'expression différents, on a eu des ouvertures très larges. Au bout de quelques années, je suis arrivé à avoir un contact plus facile, plus ... grâce à Freddy, rire...

Parle-moi de cette envie de t'exprimer, de trouver des voies nouvelles...

Çà c'est le problème de la force de l'image et de la force du texte, il y a toujours un rapport entre les deux, l'un est aussi important que l'autre, si sur un bon article on met une mauvaise image on va pas avoir envie de lire l'article, si l'image est forte qu'elle a un contenu qui résume qui permette de synthétiser ce dont on va parler si cette image donne envie qu'elle accroche le regard, on aura beaucoup plus de facilité à aller vers le texte. C'est une chose que j'ai apprise au contact de photographes, de journalistes professionnels qui m'ont appris à mieux voir eux aussi. Cet apprentissage que j'avais commencé aux Beaux Arts s'est prolongé où j'avais un certain acquis, il s'est prolongé au niveau de la presse où il fallait montrer, des actions, des gens, des sourires, des actions fortes et suivant l'angle de prise de vue, le ton de la phot, ou le contraste de la photo essayer d'accentuer de faire valoir, l'idée, l'idée force de l'article qui suivait ça c'est important, c'est ce qui m'a donné le goût de travailler sur le texte et l'image avec les enfants puisque on partait d'une image pour inventer un texte. Si l'image était forte, le texte pouvait avoir un contenu intéressant, si elle est un peu fade le texte suivait de la même manière... Après j'ai travaillé..., j'ai commencé à animer les ateliers photos, après cette expérience de 2 ans à Var Matin où j'étais photographe de presse, j'ai pu animer un atelier photo à Tisot. Après j'ai pu travailler sur des projets en milieu scolaire qu'on avait déposés en 85. Quelques années après ces projets ont abouti, ça m'a permis de compléter mes interventions et de pouvoir vivre de cette activité et là j'ai commencé une nouvelle vie professionnelle où moi temps était pratiquement un temps complet. Ensuite il y a eu plus d'heures à l'Espace Tisot, on est passé à deux ateliers par semaine la demande était relativement forte, et ensuite il y a eu l'aménagement du temps scolaire à l'école primaire et au collège Wallon. On m'a demandé d'animer des ateliers photos, depuis cette époque - là j'ai travaillé à temps plein en milieu scolaire du C.P. jusqu'en 4^{ème} 5^{ème}.

Tu arrivais à gagner ta vie?

Comme ça je suis arrivé à gagner ma vie, c'était pas terrible, c'était loin du

salaire que j'avais comme technicien aux Chantiers parce que j'avais pas aussi les diplômes dont on a besoin dans l'administration pour reconnaître la valeur de quelqu'un, même si à quelqu'un on lui demande d'être capable professionnellement pour enseigner, pour animer un groupe, d'éduquer, d'être bon, mais le salaire n'est pas adapté. Mais on reste basement fonctionnaire et dans la mentalité, ce qui, dans le salaire, peut-être très démotivant pour l'approche d'un travail.

Tu as fait des expos ?

Des expos, j'en ai fait un peu de partout dans la région. Depuis 80 j'exposais tous les ans de La Ciotat jusqu'à Fréjus, ce qui m'a donné ... bon l'envie de créer, de chercher jusqu'à la prochaine exposition, qui ne devrait pas tarder... du côté de Arles...

*J'ai été remercié
en 87 comme
pas mal de
mes compagnons.*

*Au bout
de 5-6 ans
je suis devenu
délégué
du personnel
du bureau d'études.*

Janvier 2002, Monsieur F

(Nous avons pris en compte les modifications apportées par la personne interviewée)

Quel a été votre cursus aux Chantiers?

Les chantiers pour moi ont été ma première carrière, j'y suis rentré en 1970, à la pleine époque des constructions de méthaniers. On avait besoin de personnel pour le bureau d'études. Donc j'ai fait mon bonhomme de chemin de 70 à 87 au sein du bureau d'études au dernier étage à la Rotonde. J'ai été remercié en 87 comme pas mal de mes compagnons.

Quelle était votre qualification?

J'ai terminé aux Chantiers en tant que dessinateur - projeteur en spécialité électrique, j'y suis donc resté 17 ans. Quand je suis rentré j'avais suivi des études techniques, j'avais un brevet d'électromécanique et un CAP de dessinateur dans la construction électrique. Je suis rentré directement., c'était mon premier emploi dans les Chantiers. Donc j'ai continué une formation qui était spécifique, propre à la construction navale que je connaissais pas du tout.

Je suis né en Picardie, j'ai vécu longtemps en Normandie, mon père étant dans l'enseignement, j'ai suivi un peu le cursus, j'ai suivi ses mutations. Mes parents ont abouti à Arles dans les Bouches du Rhône, c'est de là que j'ai appris que l'on recherchait du personnel sur La Seyne. En 32 ans que je suis ici, je n'ai pas réussi à prendre l'accent, je connais les expressions, j'entends un peu le provençal, c'était juste pour préciser...

Aux chantiers vous étiez militant?

Aux chantiers, au bout de 5-6 ans je suis devenu délégué du personnel du bureau d'études. Puis ensuite j'ai été à la commission Loisir et Culture du comité d'entreprise. Il y avait des ateliers de peinture, de cours de théâtre, des choses comme ça, on gérait tout ça (...). J'ai pris un engagement militant, beaucoup d'actions sur la fin à partir de 85, des manifestations, des inventions pour essayer de garder l'outil de travail, je militais à la CGT 5...).

Comment avez-vous vécu ces dernières années?

La fin des chantiers, j'ai vécu ça en deux phases, il y a eu une période où on s'est battu pour sauver l'outil de travail dans son intégralité, puis au fil des années des mois, la fatigue aidant, on s'est battu pour essayer de sauver les meubles. On est arrivé par l'obtention des dédommagements accordés aux travailleurs de la Navale au prix des licenciements effectivement. Mais il y a eu une période très, très ...où on refusait complètement effectivement, c'était pour nous une aberration, on n'imaginait pas La Seyne sans les Chantiers, mais ça existe malgré tout (...).

Il y avait pas mal de travail à finir aux études, je sais que je travaillais en 87. J'ai travaillé sur des projets militaires, sur les plates-formes de forage aussi. J'ai fait un déplacement, c'était des réparations pour un bâtiment qui avait été fabriqué aux chantiers. Je suis allé travailler trois mois en Arabie Saoudite sur les frégates qui avaient été faites également chez nous, c'était un peu particulier.

Il y a eu une forte activité syndicale et aussi beaucoup de travail, dans mon souvenir c'est ça. Ça demandait beaucoup de temps, les délégations ça demandait beaucoup de travail, ça dépasse. Je faisais aussi pas mal de théâtre à l'extérieur, à Châteaувallon. J'ai participé à une troupe de professionnels et d'amateurs avec pas mal de copains des Chantiers... J'avais pas mal d'activités, je terminais de construire ma maison avec pas mal de crédits sur le dos. C'était une période riche dans tous les

Quand le chômage est arrivé, je me suis dit qu'est-ce que tu vas faire?

Il faut dire que les salaires étaient attractifs puisqu'on avait des frais de déplacement quand même importants.

J'ai été embauché pour un stage de conversion chez un ami architecte

domaines. C'était l'abattement, c'était l'hyperactivité...

Vous me parliez de "riche"...

Oui, riche en sensations, en espoir, en crainte, en peur... Il y avait un truc aux Chantiers, je m'étais dit, c'était dans les années 80, je m'étais dit voilà tu es rentré dans les années 70, mon premier job, c'est stable, tu vas finir ta retraite ici tu n'auras rien connu d'autre, c'était un sentiment ambivalent.

Quand le chômage est arrivé, je me suis dit qu'est-ce que tu vas faire? Ça fait à peu près 17 ans que tu as travaillé là, c'était un peu la panique. Il se trouve que j'ai opté pour la capitalisation, j'ai vécu trois mois de chômage. Il se trouve qu'un des cadres du bureau d'études a créé un bureau d'ingénierie, bureau d'étude qui s'appelle AGIR. Il a recruté donc pas mal de membres du bureau qu'il connaissait et qu'il fréquentait. J'ai eu la chance d'être contacté au bout de trois mois de chômage, d'être embauché donc j'ai très peu connu le chômage. C'était une entreprise sur La Seyne, le deal c'était d'aller sur Saint-Nazaire. Parce que Saint-Nazaire commençait à avoir des commandes importantes au niveau construction de paquebot, il manquait de personnel, il faisait appel à la sous-traitance... Nous sommes partis nous étions 5 ou 6, nous sommes partis pour un essai de trois mois dans un bureau d'études de Saint-Nazaire, en octobre 87 je pense. Arrivé là-bas en terre étrangère...

Vous aviez des attaches personnelles?

Oui, j'étais marié, j'avais deux enfants, mes parents vivaient dans la région aussi. Je dois dire que les pays de l'ouest c'était pas un pays comme nous, les copains qui étaient typiquement provençaux n'aimaient pas toujours ce climat (...)

L'accueil des personnels du bureau d'études a d'abord été méfiant, après un temps d'observation et de méfiance pour ces gars du sud, mais au bout de quelques jours, une semaine ou deux le courant passait très bien. Les gens qui montaient, nous étions tous des gens compétents, nous avions tous une quarantaine d'années, ça se justifiait entre l'expérience et les méninges et puis ça fonctionnait, deux trois mois puis nous sommes restés six mois. En descendant tous les quinze jours ou trois semaines en fonction de nos possibilités et de nos familles. Il faut dire que les salaires étaient attractifs puisqu'on avait des frais de déplacement quand même importants.

Les personnes qui ont vécu la même chose que vous ont ressenti ce que vous dites?

Oui, nous avons laissé des amis là-haut, on s'est retrouvé un peu comme des lycéens, comme des militaires en garnison. Nous étions dans un petit hôtel - restaurant dans Saint-Nazaire. Très conviviale. On a sympathisé avec le patron, la patronne, on faisait partie de la famille. Les copains que nous fréquentions avaient une vie de famille, on ne fréquentait pas la famille, on visitait la région, le superbe marais de La Bruyère, et puis il y avait les plages de l'Atlantique, La Baule. Dans l'ensemble nous étions contents. Et puis ça correspondait à une page qui se tourne, c'était un nouvel emploi, un exotisme quelque part.

Ça a duré combien de temps?

Je pense 8 mois. Après nous sommes rentrés puisque c'était AGIR. Après on s'est mis à sous-traiter sur place des plans pour Saint-Nazaire. On a travaillé à distance pour Saint-Nazaire. Après on a travaillé pour Brest pour le Charles de Gaulle entre autre, et cela a duré une dizaine d'années, puis j'ai été licencié de cette société il y a trois ans comme la plupart de ces personnels j'ai été muté six ans sur Le Brusac à la DCN... c'était intéressant aussi puis la DCN réduisant sa partie de sous-traitant à l'intérieur, la boîte reposait sur la sous-traitance extérieur a déposé le bilan en 99. Et là je me suis retrouvé au chômage, j'ai été embauché pour un stage de conversion chez un ami architecte de 30 ans qui s'établissait, il cherchait un dessinateur, il m'a formé sur les logiciels en architecture. Cette année au mois de juin j'ai été rattrapé par l'âge de la retraite et j'ai cessé mes activités.

*J'ai travaillé
aux éditions Bordas
en tant
qu'illustrateur,
je viens de terminer
un livre.*

*... qui en veut
beaucoup au
patronat mais aussi
aux syndicats qui
n'ont pas su faire
ce qu'il fallait
pour sauver
la Navale*

Et la DCN?

De 93 à 99... J'ai quitté mon emploi à 54 ans...

En fin de compte vous avez eu une belle carrière?

Oui c'est vrai... J'entame autre chose puisqu'il y a quelques années j'ai travaillé aux éditions bordas en tant qu'illustrateur, je viens de terminer un livre, je continue à dessiner, je fais des dessins pour mes loisirs. Je reprends le théâtre aussi, notamment, je vais jouer une pièce qui a été écrite par Alain B. un artiste sculpteur, écrivain, un peu torturé, il y fait un texte sur les Chantiers qui se passe dans les vestiaires des Chantiers. On travaillerait avec un metteur en scène qui est sur Toulon, c'est en état de gestation, mais j'avoue que le texte demande à être un peu travaillé. J'ai peur que le metteur en scène tel qu'il est en ce moment.

Actuellement j'en ai fait plus, j'en ai fait beaucoup à La Valette, on a monté une troupe avec des copains, pas mal de choses aussi, exclusivement des Chantiers, qui s'appelaient "Le théâtre à roulettes", nous avons été aidés pendant quatre ans par la mairie de La Valette, qui nous prêtait une salle et un petit financement pour monter une pièce par an, c'était assez enrichissant. Cette nouvelle pièce sur les Chantiers à l'initiative de la 7^{ème} vague Gérard R. du café Constroy.

Elle s'appelle comment cette pièce, elle n'a pas de nom?

Si si, je vais vous le livrer tel que l'auteur l'a écrit, elle s'appelle "Cons d'ouvriers", oui c-o-n-s.

Qu'est-ce qu'il dit l'auteur?

L'auteur était un ancien cégétiste et l'auteur c'est un écorché vif Alain B., il fait de la sculpture de la peinture. Il était à la direction culturelle du comité d'entreprise des Chantiers. Lui c'est un aigri... qui en veut beaucoup au patronat mais aussi aux syndicats qui n'ont pas su faire ce qu'il fallait pour sauver la Navale. C'est un discours de plusieurs personnages dans le vestiaire ou ... une tragicomédie sur la condition ouvrière, c'est vrai que dans les manifs sur le bord de la route on entendait souvent "Regarde-moi ces cons d'ouvriers"... Il a pris ce titre choc, le metteur en scène comptait mettre un sous titre pour atténuer, mais je ne m'en souviens plus. Le texte est dans cette gamme-là, mais ça paraît difficile à monter en l'état actuel, il y a beaucoup de travail à faire... C'est pas de la vulgarité forcément gratuite...

Qu'est-ce qui s'est passé aux chantiers? Malgré le travail dur de certains, tous disent que ça donnait un sens à leur vie.

Je pense qu'il y avait une symbiose aux chantiers, face au danger, je crois qu la grande majorité des gens ont fait corps, ils avaient un sentiment identitaire, il y a un bloc qui s'est fait avec un avenir à défendre et ça on le sentait bien au cours de ses meetings menés par R.D. qui étaient des grandes messes, une communion un peu lyrique par moment mais c'est ce qui peut aussi donner l'impression par moment de regarder un peu tous dans la même direction. C'est vrai que... ça s'est dégradé au fur et à mesure des départs...

Vous dites que l'auteur est aigri, qu'il en veut au syndicat mais comment on peut en vouloir aux syndicats?

Il ne fait pas oublier qu'il y avait l'avènement de la gauche et des communiste au gouvernement, et souvent a été fait reproche à la CGT d'être moins actifs à partir de ce moment-là (...) Moi je défendrai toujours l'activité des syndicats... Je vois pas ce qu'on aurait pu faire de plus.

Malgré les problèmes de personnes, malgré...

Les clivages politiques. La pièce de théâtre... si le texte ne porte pas c'est le bague... ça peut être mal interprété... je pense que le titre ne passera pas comme ça,

*J'avais pas envie
de sortir la
bannière pour
défendre la veuve
et l'orphelin*

le texte a besoin de beaucoup de remaniements...

A La Seyne on se rend compte que les choses sont encore à fleur de peau malgré le temps passé. Avec le recul comment voyez-vous tout ça?

J'ai pas assisté à la démolition des bâtiments, c'est en rentrant de vacances au mois de septembre lorsque j'ai débouché sur la place par une petite rue, et devant j'ai vu à la place de cette muraille... la mer quoi, je ne savais plus où j'étais ... perte de repères, juste ce bout de repère du bâtiment de la direction, comme un navire échoué, donc un choc, chaque fois que je passe devant... toutes ces années passés à La Seyne.

Après vous avez été militant enfin si c'était possible?

Non, j'ai été dans une petite boîte, j'ai plus été militant, avec un copain ou deux j'aurais pu faire office de délégué, représentant officieusement, mais c'était en nous quand même, j'avais pas envie de sortir la bannière pour défendre la veuve et l'orphelin...

Comment tout un chacun vous êtes replié sur votre vie privée, votre vie individuelle, selon l'air du temps?

Je cherche à éviter ce repli, à m'engager à être plus utile, il y a des choses qui me séduisent comme ATTAC ou des choses comme ça. Actuellement on ne voit qu'eux qui se battent contre... ce contre quoi j'ai lutté pendant des années, en moins médiatique...

*J'avais adhéré
à un parti politique
et je militais aussi
pour ce parti
politique, j'avais
une vie bien
remplie.*

*Le bruit a couru
qu'il y aurait
une vague
de 250 places
à l'Arsenal*

14 mars 2002, Monsieur G.

(Nous avons pris en compte les modifications apportées par la personne interviewée mais nous avons privilégié la spontanéité orale).

Rentré aux Chantiers en 72, après avoir travaillé à la SNCF, une formation interne lui permet de devenir technicien traceur. En 85, il quitte les Chantiers, il entre à l'Arsenal après des "engagements de cadres", récupérés poste par poste par des gens des Chantiers.

Comment s'est passé votre licenciement?

Des propositions de postes sont faites à l'époque.

On discute, ça nous posait des problèmes parce que il y avait déjà eu deux vagues de licenciements alors que le combat continuait. On s'est interrogé, en plus moi j'étais un militant très connu, militant syndical et politique très connu. Donc j'ai eu des responsabilités au syndicat, au CE, à la mutuelle, différentes selon l'époque, j'ai un peu connu tout ça. J'avais adhéré à un parti politique, j'avais une vie bien remplie. En plus pendant la période où je faisais la promotion sociale je suivais des cours, je rentrais à n'importe quelle heure du soir. On avait des demi-journées qui étaient payées pour aller dans un lycée, à Rouvière, le samedi matin on avait atelier, moi qui n'avais pas fait de technique..., donc le samedi matin on allait à l'atelier jusqu'à midi, midi et demi, l'après-midi et le dimanche je bûchais, des maths, des sciences, en plus il y avait les devoirs, il y avait le CNTE, plus les devoirs du CNTE, plus les devoirs du CNTE, plus le militantisme.

Vous aviez quel âge à l'époque?

Quand je suis rentré j'avais 26 ans et j'ai milité pratiquement au bout de six mois, je me suis syndiqué tout de suite, le premier jour on se syndiquait, tout le groupe de FPA. J'avais déjà eu une activité professionnelle à la SNCF, j'étais aussi syndiqué, j'étais militant et suite à des problèmes familiaux, genre divorce etc, j'ai recommencé à zéro.

Donc en 84, c'est difficile à vous dire, je pense c'était le printemps été, le bruit a couru qu'il y aurait une vague de 250 places à l'Arsenal, il y a eu une note service en interne qui disait qu'il y aurait quelques places dans les professions ouvrières et chez les techniciens préparateurs ou dessinateurs et que les volontaires étaient priés de venir s'inscrire pour une première discussion avec un cadre d'ici. Pendant un certain nombre de jours et de semaines, on a été un petit peu dans l'expectative, moi en particulier. Et puis et puis et puis... il fallait avoir moins de 40 ans, j'en avais 38... Je me suis dit bon si jamais je suis licencié, ça m'empêcherait de partir si je pouvais rentrer. J'ai été au premier entretien, on vous recevait... votre motivation, votre CV...

Qui vous recevait?

Un cadre du service du personnel de l'Arsenal je suppose, qui en fonction de votre C.V. vous disait c'est bon ou c'est pas bon. Donc moi j'ai postulé comme préparateur du travail puisque j'étais pas trop dessinateur, j'avais fait du dessin industriel mais j'étais pas dessinateur, préparateur du travail ça pouvait me convenir même si je ne savais pas trop à quoi ça correspondait à l'interne.

Quand vous avez pris votre décision, comment ça s'est passé avec les autres?

C'était une période de rumeurs, c'est-à-dire on avait été un certain nombre 200 300 je ne sais pas, à se faire inscrire mais on savait pas trop. On savait qu'il y aurait une visite médicale, qu'il y aurait un concours. Je me rappelle très bien des cadres m'avaient dit, tu verras, le concours c'est une formalité, en fonction de votre CV ils

*Je ne veux
pas cracher
dans la soupe.
On a donc tous
échoué*

*A l'époque
je faisais
10 000F par mois
aux chantiers
de La Seyne,
T2 c'était 6210F...*

*Ils n'ont pas
la reconnaissance
des diplômés
c'est un non-sens*

vont vous prendre, vous de l'expérience, moi j'avais 15 ans d'expérience de construction navale et un jour on nous dit: "vous allez passer un concours". Ma femme m'avait passé deux ou trois bouquins de math, de physique. Moi j'avais 38 ans, l'école c'était vieux même si j'avais fait de la promotion sociale, j'ai un peu regardé.

Il était de quel niveau ce concours?

Je parle de technicien parce que les dessinateurs et préparateurs passaient le même concours des T3, le concours externe des T3. Ca a été une Bérézina. On était une quarantaine de candidats techniciens, on nous a appris qu'il y en avait un qui avait eu 8, mais la moyenne à l'Arsenal c'est 13, c'est pas 10 c'est 13, en dessous de 13 c'est l'échec. En remontant les notes ils en avaient repêché un qui avait eu 8 ou quelque chose comme ça. Alors est-ce qu'ils l'ont fait pour dire qu'ils avaient fait le geste? Les 39 autres, nous avons échoué. J'étais 5^{ème} ou 6^{ème} sur 40, il y avait une vingtaine de places en plus! On était un peu amer parce que c'était une époque de rumeurs, soit disant c'était une formalité. En français j'avais certainement fait quelque chose de bien certainement, en math et français j'avais pas été ridicule, en physique c'était du bachotage et la préparation du travail on ne savait pas ce qu'il fallait faire, c'est très spécial, c'est décortiquer un travail en temps, en heure, en argent, en matière, en matériaux, et c'est comme ça qu'on est revenu... On avait compris que ... à moins qu'ils fassent un cadeau, qu'ils regardent un peu le C.V.? Entre temps on avait passé une visite médicale vraiment pointue et même à la visite médicale, ils en avaient éliminés.

Vous avez une explication de ces résultats?

Je ne veux pas répondre, je ne veux pas cracher dans la soupe. On a donc tous échoué sauf un gars qu'on a pris comme T2, après je vous parlerai des salaires. T2 en bas de l'échelle, il avait une dizaine d'années de moins que moi, il s'appelle Georges, il est toujours. En suite grâce à des fonds européens, l'Europe débloquent des sommes importantes pour faire disparaître la construction navale française, puisque l'Europe ne voulait plus de construction navale française, donc l'administration a organisé une remise à niveau scolaire, et nous nous sommes retrouvés en septembre 85-86 à 10 candidats préparateurs et 10 candidats dessinateurs à La Valette à travailler scolairement tout en étant payés, donc on était toujours aux Chantiers de La Seyne. A la fin du mois un gars arrivait avec la feuille de paye, on était viré etc, on avait même le panier pour le midi puisqu'on mangeait au centre FPA de La Valette et ça, ça a duré 7-8 mois. On a passé le concours, il y avait 4 ou 5 réussites en préparateurs et 4 ou 5 réussites en dessinateurs et moi tout le monde pensait que j'allais réussir et j'ai échoué, j'ai échoué, on savait pas si on allait à l'ANPE, on ne savait pas trop. Ils ont décidé comme des places allaient se libérer puisque la démarche ici en interne c'étaient des dégagements, il devait y avoir des places à prendre etc. Je suis retourné 2 mois à bûcher avec des copains et cette fois-ci, là j'ai réussi. J'ai passé le truc en novembre et le 22 décembre, je suis rentré, mais je ne suis pas rentré comme T3, là aussi ils se sont débrouillés pour me mettre 12,97 de moyenne parce que j'ai reçu mes notes et 12,97 ça leur permettait de me prendre comme T2 et pas comme T3. A l'époque je faisais 10 000F par mois aux chantiers de La Seyne, T2 c'était 6210F...

Après tout ce travail, ce concours...?

Ils n'ont pas la reconnaissance des diplômés c'est un non-sens, je suis d'accord avec vous, surtout les diplômés techniques. Il n'y a que les ingénieurs embauchés sous contrat ou quelque chose comme ça ou les ingénieurs à l'interne, des jeunes qui suivent des études, qui ensuite vont à Brest pour faire l'école navale ou les écoles techniques des officiers et.. A chaque fois je parlais avec les copains, je disais on devrait se regrouper, on devrait se regrouper, on devrait faire quelque chose et c'est

*On avait été
licenciés
sans être licenciés,
tout en étant
licenciés,
sans indemnité
de licenciement,
sans indemnité
d'ancienneté.*

*Aux prud'hommes
on avait gagné,
ils avaient fait
appel à Aix,
à Aix
on avait gagné,
il ne restait plus
que le Conseil
d'Etat*

Comme ça qu'à force de parler on a décidé de se retrouver un soir dans un bar à la sortie du Mourillon. On était une quarantaine, j'étais surpris, on a décidé de former une association et d'aller en justice. Bon moi j'ai lancé la machine, comme j'étais militant syndical, que je commençais à être connu, je voulais que les autres travaillent... on a pris un avocat, ça a duré 4-5 ans.

Qu'est-ce que vous vouliez faire?

L'entreprise avait mal agi avec nous. On avait été licenciés sans être licenciés, tout en étant licenciés, sans indemnité de licenciement, sans indemnité d'ancienneté. Et l'entreprise jouait sur l'aspect juridique, sur l'évolution juridique des Chantiers de La Seyne. Les Chantiers ont eu une petite évolution juridique, liquidation, désignation d'un liquidateur.

Vous aviez fait l'effort de vous reconvertir.

Il y avait des copains qui s'étaient reconvertis d'une manière différente, on a dû vous en parler, surtout que tout cet argent c'était pas l'entreprise qui vous le donnait mais les fonds européens, aussi pour la formation... A titre indicatif, j'ai appris par la suite qu'après les mois qui ont suivi mon entrée à l'Arsenal, les techniciens et les dessinateurs, est-ce qu'on a coûté ou est-ce qu'ils ont encaissé 60 millions de centimes par individu pour les techniciens ou les dessinateurs? Est-ce que c'est qu'on a coûté, nous qui sommes allés pendant plus d'un an à l'école, puisqu'on avait même du matériel scolaire, compas... En ce qui me concerne de 30 à 40 au départ, on s'est retrouvés à 190-200. On a fait une réunion à La Seyne, on s'est réuni sur la place de la Liberté, on a désigné un collectif dont je faisais partie, on a été négocié avec un avocat un peu, un lion quoi... qui était intéressé, on l'avait intéressé et au bout de trois ans, je sais plus, nous avons gagné, enfin nous avons fait une transaction, puisque c'était des assurances qui prenaient la suite de NORMED. Aux prud'hommes on avait gagné, ils avaient fait appel à Aix, à Aix on avait gagné, il ne restait plus que le Conseil d'Etat et le collectif nous a dit qu'ils étaient prêts à négocier la moitié de ce qu'on demandait. La majorité était d'accord, on avait dépensé 400 à 500F chacun d'acompte pour les frais de justice et d'avocat, ça variait entre 1000F et 50 à 60000F proportionnellement au maximum. Moi j'avais eu encore là 40000F, ou quelque chose comme ça, en réalité mon compte c'était 80 et quelque, le double. On avait négocié, on donnait 10% à l'avocat.

Vous, vous y étiez retrouvé quand même.

Oui et non, dans la mesure où les copains qui n'avaient pas fait l'effort de retrouver du travail, ils avaient une somme d'argent plus conséquente. Donc ensuite, le syndicat dans mon atelier, suite aux copains qui portaient ça à bout de bras, était inexistant, on était une vingtaine de syndiqués qui payions la cotisation mais il n'y avait rien qui se faisait, donc suite à des problèmes monstrueux dans l'atelier, j'ai accepté de m'impliquer, c'est sûr qu'on me titillait parce que j'avais de l'expérience syndicale, j'avais 45, 46 ans, j'ai accepté de reprendre les choses en main mais à partir de ce moment-là je suis rentré dans l'engrenage, les responsabilités se sont accumulées, en parallèle je suis un peu devenu le porte-parole des 350 ex-NORMED. A mon initiative, et avec l'aide mon syndicat, la CGT, plusieurs fois on a mené les 350 poilus, on les a menés aux manifestations. On a écrit au directeur, au ministre, on est allé voir le préfet, on a écrit au député de la défense nationale, par rapport à tout un tas de problèmes propres à ces 350 poilus. On a été quelque part un peu les laissés pour compte, je trouve, nous n'avions pas la culture maison disons.

Vous ancien des Chantiers, comment vous avez vécu cette adaptation à l'Arsenal.

Mal, c'est affreux, c'est affreux... A l'interne, j'ai vu des tracts syndicaux avant que nous entrions ou au moment de notre entrée, nous étions très mal acceptés, à tel point qu'il y avait un tract de la CFDT qui disait, pourquoi on prenait les gens des

*L'encadrement
s'est vite
rendu compte
qu'il y avait
une main d'oeuvre
de qualité*

*Nous étions
un problème
pour eux
et nous étions
conscients que
nous étions
un problème
pour eux...*

Chantiers et pas les chômeurs du Var en faisant totalement abstraction de notre expérience professionnelle. Les métiers de la construction navale civile et de la réparation navale militaire sont plus que voisins. Quand un syndicat tient ce genre de propos, y compris dans la presse locale, on peut retrouver des articles dans la presse locale de l'époque, FO et la FADN pareil un syndicat autonome, aujourd'hui c'est l'UNSA.

Les gens des Chantiers étaient mal perçus.

Oui, oui, je vous avoue et encore je m'y attendais, je m'étais fait tout petit, je disais rien. Alors il y avait des gens sympas avec qui j'ai sympathisé, je dirai que c'était du 50-50. 50% nous acceptaient parce que ça faisait un peu du sang neuf dans l'Arsenal puisque déjà l'embauche était bloquée, et d'autres je ne sais pas pourquoi étaient jaloux, je sais pas de quoi,...

Comment vous expliquez ce rejet?

Si j'étais méchant, je dirais que c'est un problème culturel. J'avais l'impression que certains avaient peur qu'on leur prenne la place. S'il y a une place en catégorie supérieure, s'il y en a deux qui postulent, il y a une chance sur deux, s'il y en a 4 il y a une chance sur quatre. Donc c'est vrai pour la place, mais c'est vrai pour les échelons, pour tout, tout l'avancement pour le déroulement de carrière. Certains raisonnaient à court terme, égoïstement, mais l'intérêt général de la boîte, le sang neuf, l'expérience... en définitive, on est 25 techniciens à être rentré, à l'Arsenal. Et tout le reste ce sont des ouvriers et on les a pris en 5^{ème} catégorie, au 1^{er} échelon, il y a 8 échelons. C'est-à-dire que tout le monde s'est retrouvé avec une perte de salaire de 2000F à 4500F. Je dirais même mieux, dans les 350, il y avait des chefs d'équipe aux chantiers, des contremaîtres, ils se sont retrouvés en 5^{ème} catégorie, des contremaîtres, je dis bien des contremaîtres et des chefs d'équipes. Contremaîtres aux Chantiers de La Seyne avec de la bouteille ça faisait 15000F, vous tombez à 5000F, 5500F, personne n'en a parlé de ça.

Et les syndicats n'ont rien fait?

Je veux pas prétendre le mien mais c'était le seul qui avait des positions justes, mais il se battait un peu contre tout le monde et même en interne, il y avait des cégétistes qui étaient influencés ou qui étaient égoïstes par nature.

L'idée c'était que vous veniez leur prendre leur place?

Je vous le fais pas dire, quelque part c'était sous entendu. Ca n'a pas duré longtemps parce que je pense que l'encadrement s'est vite rendu compte qu'il y avait une main d'œuvre de qualité, en 5^{ème} catégorie. Il y a une deuxième façon d'avancer en interne, c'est au choix, ça dépend d'une note. Comme il y a des moyennes à respecter, donc il y avait des embauches des apprentis qui arrivaient à 18 ans, ou le gars réussissait un concours externe à 20-25 ans, ça permettait de compenser... Il faisait que la moyenne soit respectée, c'est un système nauséabond catastrophique, mais il fallait faire avec. Donc les 350 du Chantier, on a été entre Toulon, Cuers et Saint - Mandrier, les plus gros bataillons c'est à Toulon, 2 ou 3 d'après mes connaissances sont allés à Brest ou à Lorient, mais le plus gros bataillon c'est DCAN Toulon, un petit peu travaux maritimes et commissariat.

Vous avez dit ça n'a pas duré longtemps.

Ca n'a pas duré longtemps parce que les chefs d'équipe, le petit encadrement s'est rendu compte qu'ils avaient des gens de qualité puisqu'à l'époque le travail se faisait par équipe de 2, il y en a toujours un des deux qui est responsable. Les ouvriers vont de 5^{ème} à 8^{ème} catégorie, normalement dans les équipes de 2, il y avait un 5^{ème} et un 6^{ème} ou un 7^{ème} et un 8^{ème}, j'ai connu des équipes de 2 où le gars des Chantiers en 5^{ème} il avait la responsabilité, le matelot c'était un 7^{ème} catégorie et ça

*Ce qui nous soudait
c'était le combat
de la défense
de la construction
navale.*

c'était de plus en plus mal vécu par les gars des Chantiers. Pendant deux trois ans on n'a rien dit, on a montré ce qu'on valait, c'est comme ça que tout un tas de problèmes sont venus à la surface et je m'en suis emparés avec d'autres copains. Nous étions un problème pour eux et nous étions conscients que nous étions un problème pour eux...

Retranscription à partir de notes écrites de l'enquêteur.

Après ce combat syndical, nous n'étions plus que "verrue" (mot prononcé par un quatre galons en 1989). La solidarité est très faible pour pas dire nulle, est-ce un problème de culture propre à l'Arsenal? C'était différent, la seule soudure ce sont les anciens apprentis, le moule de l'école des apprentis ou l'école technique. Les divisions syndicales sont fortes à l'Arsenal, le corporatisme réel.

Aux Chantiers je me suis fait des amis, plus que de la famille, à 80% nous avons la même philosophie syndicale et politique. Ce qui nous soudait c'était le combat de la défense de la construction navale.

J'allais souvent à Saint - Mandrier pour l'Arsenal, je ne pouvais pas passer par la route de Tamaris, je ne peux pas, je ne peux pas...

En 97, j'ai été élu au comité de gestion des restaurants civils, ça prenait 50% du temps. Je suis parti après 16 ans passés à l'Arsenal.

15 mars 2002, Monsieur H

(Nous avons pris en compte les quelques modifications apportées par la personne interviewée)

Rentré au chantiers en 1963 comme ingénieurs d'études, après avoir travaillé dans l'entreprise Merlin Gérin à Grenoble, en 1967 Monsieur H travaille à La Ciotat, puis à La Seyne en 1972 comme ingénieur chargé technico-commercial. A la fin des années 70 il est chargé du "off-shore", en 1986, à 53 ans, il quitte les chantiers dans le cadre d'un congé de fin de carrière.

*La première
réaction
de cet armateur
a été bizarre.*

Quelle est votre expérience du off-shore?

Au tout début, on ne connaissait rien, on ne savait ce qu'était une plate-forme. C'est sous l'impulsion d'un directeur qui n'est pas resté longtemps, M. Perez, qu'on a fait d'abord dans la prospection pour essayer d'avoir des commandes et pour s'introduire dans le milieu. On a été assez mal reçus par les clients potentiels qui nous reprochaient, à l'époque où eux, les pétroliers, se sont lancés dans le off-shore, qu'à ce moment là les chantiers ont mal accueillis. Nous avions par ailleurs des commandes de bateaux classiques, donc on ne cherchait pas à aller dans le off-shore. C'est quand les chantiers, en général, pas seulement La Seyne, se sont trouvés un peu à court de commandes qu'on a prospecté dans ce domaine là, ils nous ont dit alors, nous on a nos fournisseurs. Quand on a eu besoin de vous vous n'existiez pas, maintenant, c'est un peu trop tard. Alors nous nous sommes acoquinés avec des cabinets conseils, des bureaux d'études spécialisés dans le off-shore, qui nous ont emmenés voir des clients potentiels. On a discuté on a fait notre apprentissage un petit peu là-dedans, on a eu les premières commandes, les premiers devis, on n'a pas été retenu. Puis on a décroché une commande pour un armateur français mais c'était une plate-forme auto-élévatrice. Il y a la plate-forme proprement dite sur laquelle se trouve le matériel de forage et ces plates-formes ont des pattes qui sont rétractiles, on les place sur le site où on veut travailler. On abaisse les pieds qui vont reposer au fond et qui soulèvent la plate-forme proprement dite au dessus du niveau des vagues, de manière à travailler tranquille, et à partir de là on fore. Cette première plate-forme était une plate-forme de Work up, quelque chose comme ça qui servait à entretenir les puits et non pas à faire de la prospection et à creuser.

La première réaction de cet armateur a été bizarre, surpris. J'avais discuté avec les services techniques et commerciaux de l'armateur jusqu'à la conclusion de la commande et c'était dans la tradition des chantiers, au moment de la commande, les gens qui s'étaient occupés des devis, projets et autres, laisser l'affaire, et un ingénieur chargé la prenait en main et ça a choqué l'armateur de changer d'interlocuteur alors qu'on avait discuté, qu'on était rentré dans les détails du jour au lendemain, il n'avait plus les mêmes gens en face de lui. Aux chantiers de La Seyne, contrairement à ceux de La Ciotat, l'ambiance était très bonne entre ingénieurs, on ne se bouffait pas le nez, il n'y avait pas de ... tout se passait en bonne camaraderie, et c'est monsieur Planterin, qui est mort depuis, qui a été l'ingénieur chargé de cette première plate-forme, je lui passais les consignes. Il était souvent dans mon bureau et moi dans le sien, au moins le premier mois du démarrage de façon à être bien au courant de ce qui avait été négocié, parce que tout n'est pas écrit, évidemment.

Ensuite ça été déjà une première carte de visite. On a été ensuite "patachoner" chez certains armateurs, en particulier, il y avait une plate-forme qui devait aller sur Mururoa. C'était pas une recherche pétrolière, mais qui était destiné à faire un forage pour envoyer la bombe au fond, sous terre et nous n'avons pas eu l'affaire. Le paradoxe c'est que j'ai retrouvé le type avec lequel je travaillais en travaux pratiques, certains projets qui était responsable des essais à Mururoa, et je ne le savais pas à

*Aux chantiers
de La Seyne,
contrairement à
ceux de La Ciotat,
l'ambiance était
très bonne
entre ingénieurs*

L'ingénieur de production qui s'occupait des plates-formes n'a pas tenu le coup. Il est parti en dépression nerveuse.

On était au creux de la vague, au point de vue commande de la période faste des méthaniers était terminée.

On a perdu de l'argent, on en a perdu aussi, quand on a recommencé à faire des paquebots.

l'époque. On n'a pas eu cette commande et ensuite on a eu un autre bureau d'études, un bureau conseil et l'on a décroché notre première vraie plate-forme de forage, au sens plein du terme avec une boîte norvégienne qui s'appelait "Divy Off Shore". Nous avons fait deux plates-formes auto - élévatrices, c'est-à-dire avec des pattes pour Divy et ensuite nous avons décroché, toujours avec ce même armateur, une plate-forme semi submersible.

Combien de plates-formes environ ont été construites?

Il y a eu à La Seyne, en plates-formes auto - élévatrices, nous avons eu "La Tourmaline" qui était une plate-forme d'entretien de puits, deux plates-formes auto - élévatrices pour Divy, une pour la Hollande, cela fait trois, pour Divy la plate-forme semi submersible, au total cinq. Ensuite nous avons eu un bateau en position non dynamique, qui était destiné à faire de la recherche sismique. Il pouvait faire aussi, je crois des mini forages, comme je m'en suis pas occupé, je ne suis pas catégorique. Ce qu'on appelle un bateau à positionnement non dynamique, c'est un bateau qui a un certain nombre de propulseurs, pas seulement les 2 hélices classiques, avant arrière d'un bateau, mais aussi des possibilités de se déplacer latéralement, et dont la position est repérée de façon très précise, à la fois par satellite et par des balises qu'il pose au fond de la mer. Il y a tout un système d'informatique qui commande ses propulseurs. Au moindre déplacement du bateau les propulseurs se mettent en action, pour maintenir le bateau en position fixe par rapport au fond. C'est donc une technique assez pointue, et c'est bâtard entre la construction navale classique et l'off-shore proprement dit.

Et après les plates-formes?

Après les plates-formes on a fait des bricoles, des bouées qui évitent aux pétroliers de rentrer aux ports et qui permettent de décharger au large, qui servent à la fois d'amarrage... Le pétrolier est à la fois amarré sur la bouée et sur la bouée il a tous les tuyautages nécessaires pour faire les opérations de cargaison.

Est-ce qu'il y en a eu plusieurs à la fois?

Il y a eu donc cinq plates-formes de faites et ce bateau, nous en avons eu jusqu'à 3 à la fois en chantier. En commande, il y en avait 4 à la fois, une en fin de construction, une au milieu, une au début, on a toujours eu plusieurs constructions simultanées et pour la dernière plate-forme, celle pour les Hollandais, le bureau d'études était surchargé, par les études des paquebots, et j'ai fait, à la fois, le boulot d'ingénieur chargé, et celui d'ingénieur d'études, j'étais en permanence à la table des dessinateurs pour les guider. L'ingénieur de production qui s'occupait des plates-formes n'a pas tenu le coup. Il est parti en dépression nerveuse, alors j'ai fait aussi son boulot.

Vous faisiez combien d'heures par semaine?

J'étais aux Chantiers à 6h du matin, j'allais à mon bureau, j'expédiais les papiers, j'allais au bureau d'études pour démarrer avec les dessinateurs, j'allais à bord bien souvent on mangeait un sandwich au bistro en face. L'après-midi, réunion avec l'armateur pour faire le point, voir s'il y avait des problèmes. En général, je quittais les chantiers vers 10h, 10 et demi le soir, pendant les deux derniers mois j'ai vécu à ce régime là.

Qu'est-ce que cette construction off-shore a apporté aux chantiers?

Au moment où on a pris ces constructions, ça nous a apporté du travail car on était au creux de la vague, au point de vue commande la période faste des méthaniers était terminée, les pétroliers n'en parlons pas, d'ailleurs à La Seyne on a fait très peu de pétroliers, 3 ou 4 et encore des petits, contrairement à La Ciotat. Donc on cherchait du boulot, évidemment les 2 premières plates-formes, sur le plan financier ça n'a pas

*Nous avions
déjà fusionné,
nous étions plus
CNIM,
nous étions
NORMED
à ce moment là.*

*Voilà où les
affaires se sont
arrêtées,
il y a eu
une volonté
politique de...*

*Il ne fallait
pas donner
de travail
aux chantiers
de La Seyne*

été le succès, on apprenait notre métier.

Les Chantiers n'ont pas gagné d'argent?

On a perdu de l'argent, on en a perdu aussi quand on a recommencé à refaire des paquebots, mais paradoxalement sur les devis par rapport à la variation des cours du dollar, on n'en a pas perdu. Pour la dernière plate-forme, pour la Hollande, on était à peu près dans les normes du devis. Ça nous avait apporté de l'expérience, on a appris notre métier sur le tas, mais on a appris. A tel point que quand on a livré la plate-forme semi submersible, dont je ne m'occupais pas, l'ingénieur chargé de cette plate-forme, qui était un Norvégien, ne savait pas du tout quelles étaient les formalités à faire, personne ne s'est occupé des formalités pour la livraison et le patron m'a appelé en me disant: on est dans une impasse, il y avait déjà pas mal de gens qui étaient partis, j'étais le seul qui connaissait toutes les formalités à faire pour livrer une plate-forme sous pavillon étranger et il m'a demandé de m'occuper de la livraison. Je vous passe les détails, j'ai passé une journée à Marseille à payer un certain nombre de choses de ma poche, à signer un certain nombre de choses, à signer des chèques à mon nom pour avoir des certificats, parce que tous les certificats il faut les payer, car quand vous demander au Consulat il faut payer, pour aller vite je payais de ma poche, j'ai fait une note de frais après, c'est donc moi qui ai fait les formalités de livraison avec l'armateur. Il me connaissait parce que j'avais moi-même livré des plates-formes que j'avais faites avec lui. Ça se passait au moment où un nouveau règlement pour les plates-formes entrainait en vigueur en Mer du Nord ou plus exactement au moment où le délai de mise en conformité avec ce nouveau règlement arrivait à expiration. Nous avions déjà fusionné, nous n'étions plus CNIM, nous étions NORMED à ce moment là. L'armateur m'a pris à part et m'a dit, voilà ce qui se passe, il y a un certain nombre de plates-formes qui doivent être mises en conformité avec le nouveau règlement. Nous Divy nous n'avons de plates-formes qu soient dans la zone où il faut se mettre au règlement, mais tous nos collègues doivent y passer, il y a à peu près une vingtaine de plates-formes à faire, avec une moyenne de 300 000 heures de travail par plate-forme mais nous nous ne sommes pas dans la zone qui impose ce nouveau règlement, mais nous vous proposons, puisque nous sommes contents de votre travail, de vous ouvrir les portes de nos confrères.

C'était en quelle année?

En 82, 83. Nous leur dirons que nous sommes contents de votre travail, que vous travaillez bien, après à vous de jouer, sur les 20 patrons vous pouvez pas ne pas en décrocher. J'en ai parlé au directeur commercial, en lui disant voilà ce que me propose l'armateur je suis prêt à y aller. Mais il m'a dit: cela pose un problème, nous sommes en Méditerranée, les plates-formes sont en Mer du Nord, ça pose le problème du remorquage des plates-formes jusque chez nous. J'ai dit, mais nous avons fusionné avec Dunkerque qui n'est pas loin de la Mer du Nord. Ils n'on pas d'expérience, m'a-t-il dit, mais s'il faut aller à Dunkerque, j'irai à Dunkerque. Et d'autres gens du chantier iront à Dunkerque. Les ouvriers à Dunkerque, nous saurons les mener et les gens qui savent iront à Dunkerque, si ça fait vivre la boîte. C'était le directeur commercial - adjoint. Il en a parlé au directeur commercial qui était l'ancien directeur de La Ciotat. Je n'en ai plus jamais entendu parler... je n'en ai plus jamais entendu parler. Voilà où les affaires se sont arrêtées, il y a eu une volonté politique de...

Volonté politique de quoi, de qui, c'est parce qu'à La Ciotat ils étaient jaloux...?

Il y a eu un peu de ça. C'était la même boîte que ce soit La Seyne, La Ciotat, c'était la même boîte. Bien sûr les initiatives venant de La Seyne n'étaient pas très bien vues pour des ciotadins, mais il y avait quand même une volonté politique au plus haut niveau en dehors de la direction des Chantiers. Autre exemple dans ce domaine là, mais un peu plus tard, quand nous avons fini les derniers paquebots, là on

*Il fallait
qu'il ne reste
qu'un grand
Chantier
en France :
Saint-Nazaire.*

*A La Seyne,
nous avons
mis au point
des cuves spéciales
pour transporter
le méthane*

*Nous avons été
les premiers
à mettre
de la haute tension
pour la distribution
de l'électricité
sur les paquebots*

n'avait plus rien. Vers le milieu 83, les chantiers de Saint-Nazaire avaient des commandes de paquebots, ils n'arrivaient pas à étaler. Le chef du bureau d'études, coque métallique de Saint-Nazaire a téléphoné à son homologue de La Seyne en lui disant: est-ce que tu peux prendre 30 000 h études coque métallique? Réponse: Oui, bien sûr, je t'envoie donc la demande de prix, la "spécif" et la demande de prix. 15 jours après on n'avait rien reçu. L'ingénieur bureau d'études coque métallique de La Seyne a rappelé son collègue là-haut en lui disant: je n'ai toujours pas reçu ta demande de prix. Je ne l'ai pas envoyé, interdiction de sous-traiter à La Seyne. L'ingénieur seynois a quitté le chantier, s'est mis à son compte, sa boîte s'appelle AGIR, et il a eu la commande des 30 000 heures... Il ne fallait pas donner de travail aux chantiers de La Seyne. L'un des armateurs pour lequel nous avons fait le paquebot *Atlantic*, l'armateur s'appelait "La Hone Line", qui était satisfait du bateau qu'on a fait, qui en voulait un autre identique dans la mesure où quand il y a deux bateaux identiques, en construction navale il y a toujours des améliorations, voulait un deuxième bateau. Il voulait, dans ses demandes de prix, il avait dit qu'il voulait faire ce bateau en France, à condition que ce soit à La Seyne où ils connaissent mes exigences, on a travaillé ensemble, sinon le bateau ira en Allemagne. C'était en France à La Seyne ou en Allemagne. On a refusé et le bateau a été fait en Allemagne. Le gouvernement de l'époque a refusé les subventions classiques, nous n'avons pas eu ces subventions à La Seyne, donc pas question de faire ce bateau à La Seyne et ce bateau n'a pas été fait en France, il est parti en Allemagne. Que vouliez-vous qu'on fasse? C'était vraiment une volonté de fermer le site de La Seyne. Il fallait qu'il ne reste qu'un grand chantier en France : Saint-Nazaire.

A Supélec, en 59-57, on citait le Chantier de La Seyne comme à l'avant-garde de la technique. Les Chantiers de La Seyne avaient construit le paquebot *Kairouan*. Ça a été le premier paquebot et qui est resté pendant très longtemps le seul, à propulsion électrique en courant alternatif à haute tension. C'était révolutionnaire pour l'époque. Et il a été conçu et fabriqué aux Chantiers de La Seyne. Les aventures du *Kairouan* ont commencé en 1939, pendant la guerre il a été sabordé, il a foutu le camp du chantier et il a été renfloué d'abord et fini à La Ciotat après guerre. A La Seyne, nous avons mis au point des cuves spéciales pour transporter le méthane, Saint-Nazaire a fait de même de son côté. C'était 2 techniques absolument différentes, il y avait la technique gaz océan à Saint-Nazaire et la technique gaz transport à La Seyne, nous étions copropriétaires du brevet des transports. Saint-Nazaire, tant que nous avons existé, a débiné le système gaz transport, quand NORMED a disparu, Saint-Nazaire a adopté le système gaz transport. En dehors de la propulsion électrique comme sur le *Kairouan*, nous avons été les premiers à mettre de la haute tension pour la distribution de l'électricité sur les paquebots. La première fois que nous avons mis de la haute tension, c'était un peu à part, c'était pour les propulseurs transversaux d'étraves, mais pour la distribution électrique à bord, nous avons été les premiers. Saint-Nazaire a toujours freiné pour mettre de la haute tension. A tel point, j'étais à l'époque chez Merlin Gérin, quand on a fait Le France, la centrale électrique du France c'était une hérésie. La puissance de la centrale électrique du France dépassait les pouvoirs de coupure des disjoncteurs existant sur le marché en basse tension, il a fallu tricher dans les calculs pour que le bateau soit accepté. Les calculs ont été faits par un vieil ingénieur de Merlin Gérin, qui a triché pour faire approuver les calculs des courants des coupe-circuits du France, tout ça parce qu'on ne pensait pas au courant en moyennes tensions à Saint-Nazaire. La solution pour le France c'était la moyenne tension, d'abord parce que ça allégeait le bateau parce qu'en moyenne tension les intensités sont beaucoup plus faibles donc au lieu d'avoir un gros câble on a un câble plus fin, et, c'est comme pour l'EDF, il existait en moyenne tension, des disjoncteurs pouvaient couper les courants de court-circuit du France. Saint-Nazaire ne mettait pas de moyenne tension sur un bateau.

*Je pense
qu'on aurait pu
avoir du boulot
et qu'on n'en a
pas eu.*

*On se crève
beaucoup plus
sur un paquebot
que sur un
transport
quelconque*

Comment vous expliquez ces différences techniques?

Je n'en sais rien. Le patron des études à Saint-Nazaire était, je pense, un peu timoré. Il s'en tenait aux solutions classiques.

***Vous dites on a refusé des marchés à La Seyne, on dit souvent c'est l'Europe...
Qu'est-ce que vous en pensez?***

Je veux pas rentrer dans les affaires politiques. Je pense qu'on aurait pu avoir du boulot et qu'on n'en a pas eu. Au début des années 80, pendant les constructions off-shore, on le sentait venir. J'avais des contacts avec les armateurs. Il y avait des périodes où il y avait du travail, puis le marché se sature pendant 3-4 ans et puis ça repart, il y a eu le creux avec les méthaniers, on marchait bien avec les méthaniers, puis il n'y a plus eu de méthaniers, on commençait le déclin. Pour le off-shore on en aurait eu pendant 3-4 ans, parce que le marché était suturé. Il y avait des champs pétrolifères, il fallait prospecter, tout le monde a fait des plates-formes. Il y a des tas de chantiers dans le monde qui font du off-shore, même en France, il y avait des petits chantiers qui étaient assez spécialisés, il y en avait un près de Marseille.

Est-ce que les paquebots ont posé problème au off-shore?

Un paquebot, c'est un gros morceau par rapport à une plate-forme, ça occupait beaucoup plus de monde au bureau d'études, il y avait beaucoup plus de monde occupé par les paquebots. Le nombre d'heures était beaucoup plus élevé, au point de vue taille, au point de vue travail, c'est pas comparable. Par contre on se crève beaucoup plus sur un paquebot que sur un transport quelconque qui soit un cargo, un porte-conteneurs, un méthanier, on soustraite beaucoup moins. Tandis que sur un paquebot, on est obligé de sous-traiter énormément en particulier pour les aménagements. Ainsi pour aller en Corse, dans les toilettes vous avez des blocs entiers, ils ne sont pas faits par les chantiers, l'ameublement aussi.

Quand est-ce que vous n'avez plus eu de commande de plate-forme?

La dernière plate-forme ce devait être fin 81 début 82.

Après le off-shore qu'avez-vous fait?

Après personnellement, quand l'off-shore a été fini, il y avait toujours des garants sur les constructions qui ont été livrées. J'avais plus rien à foutre pratiquement, j'ai repris ma casquette d'électricien et j'ai aidé l'ingénieur du bureau d'études qui s'occupait d'électricité. J'ai aidé aussi un peu l'ingénieur chargé du dernier paquebot, en particulier quand il n'était pas là c'est moi qui le remplaçais vis-à-vis de l'armateur. Je me suis même occupé de la garantie du dernier paquebot, j'étais loin d'être occupé à plein temps.

Vous êtes parti en 86, vous qui étiez très occupé..., vous n'aviez pas 50 ans?

C'était tout à coup le vide. Tout le monde se posait des questions, on était inquiet. Je n'avais pas cinquante ans, mais encore performant, rentable. Le coup fatal pour moi, ça a été que sur le plan technique, j'étais dépassé dans le domaine de l'électricité car je n'avais pas les études, il aurait fallu se recycler. A part le off-shore j'étais un de ceux connaissaient le mieux le off-shore aux Chantiers, mais j'étais loin d'être un spécialiste de haut rang du off-shore encore que, une fois que j'étais en fin de congé de fin de carrière, on m'a proposé du travail. Le bureau V... recherchait des gens pour aller surveiller des constructions de off-shore, je crois que c'était en Hollande.

Dans les dernières années du Chantier, il y avait encore du boulot parce que l'un des chantiers n'était pas fini, les gens qui devaient s'en occuper étaient dessus, j'allais les aider. Quand l'ingénieur chargé ou l'ingénieur du bureau d'études n'arrivait pas à étaler, qu'il y avait un problème, j'aidais à le résoudre, à le suivre jusqu'au bout. J'étais pas dans l'équipe du paquebot, je donnais un coup d'épaule à droite ou à

*Là je me retrouvais
sans rien du tout,
et à 51, 52, 54 ans
chercher du boulot,
c'était
cause perdue.*

*Les commandes
qu'on avaient
pu avoir
auraient pu
être honorées,
la porte était
fermée.*

gauche.

Comment avez-vous vécu ces années, l'ambiance à cette époque?

Vous avez bien entendu parlé de l'ambiance de la livraison du dernier paquebot, il a été bloqué. Ce n'était pas très agréable de vivre dans un endroit où il n'y a rien à foutre, on savait que cela ne pourrait pas durer, le problème c'était de savoir dans quelles conditions on allait partir.

Avez-vous pensé chercher du travail ailleurs?

Non, parce qu'il y avait déjà la convention pour le départ en congé de fin de carrière. On en discutait, pour moi personnellement, je ne cherchais pas de travail.

48-50 ans, ce n'est pas une fin de carrière?

C'est pas la fin de carrière, il y avait la garantie du *Fairsky*, mais si vous voulez, j'étais à 6 ou 8 mois du départ en congé de fin de carrière. L'armateur du *Fairsky* voulait m'embaucher, je n'ai pas demandé d'emploi, j'ai refusé. J'ai bien fait d'ailleurs parce que quelques mois après l'armateur a fait faillite. Mais je lâchais la proie pour l'ombre, je savais à ce moment là que je partais en congé de fin de carrière, avec des revenus assurés.

Je sais qu'à ce niveau-là, il n'y a pas eu de problème.

Je vais vous citer le cas d'un autre ingénieur qui était un peu moins vieux que moi, qui s'est réinvesti dans une autre activité. Il s'est cassé la figure, il a tout perdu. Moi je savais que j'avais une bonne retraite. Si je me lançais dans une autre entreprise, et qu'elle fasse faillite je ne savais pas où j'allais, donc je n'avais pas intérêt à chercher du boulot, j'ai refusé du boulot. J'aurais aimé faire du bénévolat, aller aider les jeunes, comme celui qui a créé la boîte "Azur". Aller faire du bénévolat avec lui. Mais je ne pouvais pas lui donner beaucoup d'aide sur le plan technique, surtout qu'il tétait coque métallique plutôt qu'autre chose, il s'est lancé après dans le tuyautage d'électricité, mais au départ il était surtout coque métallique. Par contre, il était ingénieur bureau d'études, il n'avait aucune expérience des contrats, aucune expérience de la gestion des affaires. Moi, c'était devenu mon boulot, dans ce domaine-là, je pouvais épauler... Mais je n'avais pas le droit d'aller aider un jeune qui se lançait, je n'avais pas le droit. Je l'ai bien aidé, mais si on s'était fait prendre je perdais ma préretraite et lui il se faisait taper sur les doigts pour le travail au noir.

On vous a proposé du travail à plusieurs reprises?

A plusieurs reprises on m'a proposé du boulot, l'armateur du *Fairsky* m'a proposé du boulot, d'autant plus qu'il s'était fait construire à Saint-Nazaire un bateau où il voulait la propulsion électrique, l'armateur a exigé une propulsion électrique. On m'a proposé du boulot dans l'off-shore, ça n'avait aucun intérêt. L'armateur du *Fairsky* qui a insisté, il s'est cassé la figure. Là je me retrouvais sans rien du tout, et à 51, 52, 54 ans chercher du boulot, c'était cause perdue. Je n'avais aucun intérêt à chercher du boulot dans la mesure où j'avais la certitude d'un côté et l'aventure de l'autre.

Comment avez-vous vécu alors?

J'avais le sentiment de soulagement. Quand vous vivez au milieu de gens inquiets, que vous n'entendez que de cette histoire là, qu'en plus vous n'avez pas de travail, il vaut mieux rester chez soit et cultiver son jardin.

Avez-vous milité, avez-vous manifesté?

Il y avait beaucoup de manifestations. Je suis allé bloquer l'autoroute au-dessous de Valence, quand il y a eu une grande sortie, j'en étais, éventuellement. D'autant plus que, comme j'étais souvent hors des Chantiers, je n'étais pas au courant des manifs qui se faisaient.

*Ils partaient
avec un pont d'or,
du jour au
lendemain,
presque sans
s'y attendre.*

*J'ai été l'un
des plus jeunes
à avoir bénéficié
de cette convention,
j'ai été le dernier,
j'ai fermé la porte.*

Vous êtes parti soulagé?

Oui, je sortais d'une ambiance stressante. Vu que je savais que je ne risquais pas grand-chose sur le plan pécuniaire, je ne risquais rien, malgré ça, ce n'était pas agréable de vivre ça, on discutait, qu'est-ce qu'on fait, comment ça va tourner. Les commandes qu'on avait pu avoir auraient pu être honorées, la porte était fermée. On sentait bien que c'était fini, surtout au moment où je suis parti, il n'y avait aucune illusion.

Qu'est-ce que vous avez fait après, quand vous vous êtes arrêté?

Je me suis occupé de mon jardin, je faisais une bricole en bas, j'ai eu une prime de licenciement, j'avais une petite maison dans les Basses Alpes, la prime de licenciement, elle est passée dans un agrandissement pour le gros œuvre et le second œuvre je l'ai fait moi-même. Ça m'a occupé, j'ai dû y passer 3 mois, je montais de temps en temps, je passais une semaine, soit 12 semaines réparties sur presque un an. Dans la mesure où je savais que je m'arrêterai, j'étais préparé, ça n'a pas été une rupture brutale. Ça a été pour moi, beaucoup moins pénible que les licenciements quand on est passé des FCM à CNIM. Ils s'attendaient à partir à 65 ans, à 60 ans, ils partaient avec un pont d'or, du jour au lendemain, presque sans s'y attendre, c'était une rupture brutale. A l'époque il y en a qui ont été traumatisés, pour les gens comme moi on y était préparé. Sur le plan égoïste, c'est une chance, sans aucun doute.

Vous avez pris ça comme une chance.

Oui, je serais parti à la retraite à 60 ans ou à 62 ans, j'aurais pas pu faire ce que j'ai fait à 52-53 ans. Je n'aurais pas pu faire ce que physiquement j'ai fait. Il y a très longtemps que j'avais dit que je m'arrêterai de travailler à 55 ans. Ça c'est la petite histoire, le dernier directeur s'appelait Monsieur F... J'ai connu F... à La Ciotat. Quand j'étais ingénieur bureau d'études électricité à La Ciotat, F..., qui était un ancien de la Marine Nationale a été embauché comme ingénieur au bureau d'études électricité à La Ciotat, il habitait Toulon, moi j'habitais à Six - Fours, donc on a mangé souvent ensemble à midi, d'autre part comme j'avais déjà un peu d'expérience dans la construction navale, lui venant de la Marine Nationale était un peu paumé, je l'ai un peu parrainé disons, et pendant les repas qu'on prenait en commun, je lui avais dit que je partirai à 55 ans. Il m'avait dit, ce n'est pas possible, la retraite est à 65 ans, j'ai répondu que d'ici là la retraite sera à 60 ans. A l'heure actuelle, la retraite est à 65 ans et on peut partir à 60 ans, donc si la retraite est à 60 ans, je partirai à 55 ans. C'était en 72, j'ai quitté La Ciotat, je suis parti à La Seyne, lui a quitté La Ciotat, il est parti à Dunkerque, comme ingénieur chargé également. Il faisait le trajet Dunkerque Toulon puisque sa famille était restée à Toulon. L... est venu me voir ici, il m'a demandé s'il n'y avait pas moyen de se faire embaucher à La Seyne. J'en ai parlé à ..., au patron de la Construction Navale et il a été embauché à La Seyne. Et quelque temps après, il a été mon patron. Quand la convention qui donnait le droit de partir à 53 ans a été signée, j'ai été le voir et je lui ai dit, j'ai le droit de partir à 53 ans et je m'en vais. Si tu veux me remplacer, il faut y penser maintenant. Il m'a insulté, il m'a dit des gros mots, c'est moi qui suis parti et lui est mort peu de temps après, mort d'un cancer du poumon. Il avait demandé à ce que ses cendres soient jetées dans la darse, ça a été fait.

Vous avez bouclé la boucle à peu près normalement.

J'ai été l'un des plus jeunes à avoir bénéficié de cette convention, j'ai été le dernier, j'ai fermé la porte. Cette convention disait que ceux qui avaient plus de 53 ans au 31 décembre 86, partiront dans telles et telles conditions. 80% du salaire net pendant deux ans, acquisition de points, puis préretraite jusqu'à l'obtention des annuités nécessaires... Il est certain que c'est dommage de voir laisser perdre tout un savoir-faire toute une tradition en plus et puis regardez La Seyne il y a 20 ans, regardez La Seyne aujourd'hui.

Quand nous sommes devenus CNIM, il y a un certain nombre de gens de la CEM qui ont voulu rentrer à La Seyne.

On travaille en équipe, pas comme à La Ciotat.

Vous avez toujours habité Six - Fours?

J'ai toujours habité Six - Fours, je ne suis resté que 2 ans à La Seyne, 63-65, on a habité pendant 4 ans à La Mascotte, puis on a acheté ici.

Vous qui avez travaillé à La Ciotat, quelle différence y avait-il entre les deux chantiers?

Je vais vous raconter des anecdotes. A La Seyne, les premiers temps, j'étais ingénieur électricien et il fallait suivre ce que faisaient les électriciens à bord. Rapidement je n'ai plus été au bureau d'études, j'étais ingénieur chargé électricité. A l'époque il y avait 3 ou 4 ingénieurs chargés par bateau: un qui coiffait l'ensemble, un qui s'occupait de la machine, un qui s'occupait de l'électricité. Donc j'allais suivre ce qu'y se passait à bord pour l'électricité. C'était les premiers temps où l'on commençait à avoir les balbutiements de l'automation plutôt que la télécommande. On commençait à avoir des pupitres avec des systèmes de relaiage. Quand nous sommes devenus CNIM, il y a un certain nombre de gens de la CEM qui ont voulu rentrer à La Seyne.

J'ai quitté La Seyne, ensuite je suis allé à La Ciotat. 3 ou 4 mois après mon arrivée à La Ciotat, un de mes collègues qui s'occupait d'un bateau qui était à 3 ou 4 mois de la livraison est tombé malade, alors là j'étais au bureau d'études électricité. Le patron du bureau d'études électricité m'a demandé, si je voulais bien aller à bord parce qu'il y avait un truc qui ne marchait pas, j'ai dit pas de problème. J'ai été voir les dessinateurs, j'ai demandé les plans des installations, et je suis parti à bord avec mon schéma sous le bras. J'ai été voir le contremaître qui s'occupait de l'affaire, on en a discuté et j'ai dit voilà, il y a telle modification à faire, transporter tel fil à tel endroit. Il m'a regardé et j'ai dit c'est vrai qu'ici il faut un papier. J'ai pris le plan que j'avais, j'ai corrigé, j'ai signé et j'ai dit maintenant vous avez un panier, vous essayez, vous me téléphonez pour savoir si ça marche. Je suis rentré à mon bureau, quand je suis arrivé à mon bureau, mon patron l'a appelé, il s'était fait engueuler par le directeur de la production, un ingénieur du bureau d'études n'a pas le droit d'être appelé à bord. Il aurait fallu que je fasse une note qui monte au directeur qui la passe au bureau d'études, qui la passe au bureau de production qui la passe au contremaître. Un ingénieur bureau d'études n'a pas d'ordre à donner à un contremaître, même pour un plan qu'il a fait. Il doit passer par la voie hiérarchique. Du bureau d'études au bureau études électricité, il fallait le faire par papier. J'ai été étonné parce qu'avec mon esprit seynois, quand je m'occupais de l'automatisation, je montais au bureau d'études machine pour demander comment ça marche, qu'est-ce qu'il faut faire, je détonnais dans la maison. Ce n'était pas la tradition.

Autre anecdote?

Quand nous sommes devenus NORMED, notre directeur commercial, M. A... est devenu directeur commercial adjoint et M.C..., directeur commercial de La Ciotat qui est devenu directeur commercial NORMED. Pendant la garantie du paquebot du *Fairsky*, il y avait pas mal de points de friction avec l'armateur, en particulier il y avait un problème... de la compétence machine. C... avait envoyé M. C..., qui était l'ingénieur machine, au Mexique pour discuter une spécification avant demande de prix. Il a eu à connaître évidemment les problèmes de garantie du *Fairsky* et en particulier du problème sur la "Une barbre". Il avait oublié que C. n'était pas là, il a téléphoné aux Chantiers pour avoir des détails parce qu'il était en discussion avec l'armateur. Christophe avec mauvais caractère il rouspétait "Je veux quelqu'un" La secrétaire Mme B... vient me voir, elle me dit: Il y a Christophe au bout du fil, il me dit : ce n'est pas vous que je voulais avoir. Je lui ai dit: C. vous l'avez envoyé au Mexique. Qu'est-ce que vous voulez savoir? Il me dit: il y a un problème de "barbre". Je lui ai dit: je peux vous donner des détails de ce qui s'est passé sur la "Une Barbre". Il m'a posé des questions auxquelles j'ai répondu, mais il était tout étonné que je réponde, et j'ai appris après coup qu'il avait dit B. est électricien, il n'est pas

*A La Seyne
ça se passait
à la bonne
franquette.*

*On a fait plutôt
des prototypes
très peu
de grandes séries.
Alors,
comparer
la rentabilité...*

*Ils n'étaient
pas capables,
et j'en sais
quelque chose,
de faire
les mêmes bateaux
qu'à La Seyne.*

machiniste, alors je lui ai dit à La Seyne on travaille en équipe. Quand il y a un problème d'électricité, le mécanicien il en a entendu parler il sait de quoi il s'agit, on travaille en équipe, pas comme à La Ciotat. A La Ciotat, l'ingénieur du bureau d'études il aurait pas su ce qui se passait à la machine.

Je vais vous raconter l'histoire des maquettes du *Fairsky*. Pour tous les bateaux qu'on construisait, on livrait aussi une maquette du bateau. Pour les paquebots, on en livrait plusieurs, car les agences aiment bien avoir une maquette en vitrine pour faire de la réclame. Pour le *Fairsky* il y avait, je crois 4 maquettes, c'était plus que d'habitude. J... était chargé de commander les maquettes, ça lui revenait de droit. Il envoyait les plans à un maquettiste, il n'a pas fait attention, il a commandé 2 maquettes comme d'habitude, c'était le cadet de nos soucis, les maquettes. Quelque temps avant la livraison l'armateur lui reparle des maquettes, il voulait 4 maquettes. Dans la "spécif" il y avait 4 maquettes, il dit j'en ai commandé que 2, j'ai commandé les 2 autres mais on ne les aura pas pour la livraison. On discute un peu et le représentant de l'armateur me dit, je ne m'apercevrai pas que vous ne m'avez livré que 2 maquettes et j'aurai les 2 autres quand elles arriveront, mais la question avait été posée. D... avait noté qu'il manquait 2 maquettes, pendant des mois, il a embêté tout le monde, y compris l'armateur pour avoir une lettre l'autorisant à ne livrer que 2 maquettes et les 2 autres, l'armateur ne voulait pas faire la lettre, il disait mon patron va me ... s'il s'en aperçoit. Si personne ne dit rien, personne ne dira rien, mais si on commence à écrire là-dessus ça tournera mal, il n'y a rien eu à faire. Or il s'est trouvé que J... est parti en congé, je le remplaçais et je me réusais avec l'armateur. Il y avait un dossier épais comme ça et on repassait en revue toutes les questions. Avec l'armateur, on a arraché des pages à son dossier, j'ai arraché la page des maquettes. L'esprit La Ciotat, il faut que tout soit écrit, il n'y a pas d'arrangement, parole d'homme contre parole d'homme.

Et vos relations avec l'encadrement et les ouvriers?

Quand les directeurs de La Ciotat se bouffent le nez, les ingénieurs de La Ciotat se bouffent le nez. Quand les ingénieurs ne s'entendent pas, on ne va pas aller contre le patron, on ne va pas se faire sonner les cloches et ça descend jusqu'en bas de la hiérarchie. Surtout à La Ciotat, G... qui était le patron de la production, il avait ses sbires, il avait ses espions partout.

Et à La Seyne?

A La Seyne ça se passait à la bonne franquette. A La Ciotat, il était impensable de tutoyer un ouvrier, à fortiori qu'un ouvrier tutoie un ingénieur. Moi, il y avait la moitié des ouvriers qui me tutoient, on travaillait en confiance.

Peut-on dire que La Seyne était plus performante que La Ciotat?

Ce n'est pas comparable. La Ciotat a surtout fait les pétroliers. Un pétrolier ça n'a rien à voir sinon l'extérieur, avec un porte-conteneurs qui est un bateau plus délicat à construire, il faut que les conteneurs s'encastrent qu'il n'y ait pas de jeu. Et les méthaniers que La Ciotat n'avait jamais fait. Et La Ciotat on disait pétroliers. Quand je suis arrivé là-bas j'étais étonné quand on m'a donné la spécif électricité du premier pétrolier dont je me suis occupé. La spécif électricité n'était pas plus grosse que ça. On reconduisait le bateau précédent et on rajoutait quelques bricoles, ils livraient beaucoup plus de bateaux. A La Seyne on a fait plutôt des prototypes, très peu de grandes séries. Alors, comparer la rentabilité quand on fait des bateaux qui n'ont pas grand-chose en commun les uns avec les autres, c'est très difficile. Sur les pétroliers, sans doute, La Ciotat était plus performant que La Seyne. Nous quand on a refait des pétroliers, les premiers c'étaient des prototypes et on n'en a pas fait beaucoup. Par cotre, le dernier méthanier, on était dans la routine.

Que pensiez-vous globalement de La Ciotat et que pensait La Ciotat de vous?

Quand je suis parti de La Ciotat pour aller à La Seyne, on m'a dit à La Ciotat,

*On s'est lancé
dans la
récupération
de l'énergie
des vagues*

*On s'était
lancé aussi
dans les usines
d'incinération
d'ordures,
dans les escaliers
mécaniques,
ce qui fait
la fortune de
CNIM maintenant*

*On ne s'est
jamais cantonné
strictement
dans la
construction navale*

vous gardez le secret, vous dites que vous ne savez pas où vous allez que vous en avez marre que vous démissionnez et vous verrez bien. Ne dites surtout pas que vous venez de La Ciotat. Quand j'ai quitté La Ciotat pour revenir à La Seyne, le patron c'était encore Berre, il était d'accord pour me réembaucher, mais il a dit: il faut d'abord que j'en parle au patron de La Ciotat, par politesse, car on ne débauche pas un ingénieur du concurrent... Dans les hautes sphères, La Ciotat méprisait souverainement La Seyne, alors qu'ils n'étaient pas capables, et j'en savais quelque chose, de faire les mêmes bateaux qu'à La Seyne. Ils se sont lancés dans les méthaniers sous la houlette de Saint-Nazaire... Toute la technique et tous les plans venaient de Saint-Nazaire, c'était un bateau construit sur les plans de Saint-Nazaire.

Alors, c'était vrai quant on dit que La Seyne, c'était un centre d'innovation?

C'était très vrai, même par rapport à Saint-Nazaire et pas seulement par rapport à La Ciotat. On craignait moins de faire du nouveau, et c'est dans une tradition très vieille du chantier. Je ne sais pas à quoi ça tient mais il y a une ambiance et une tradition d'une boîte. Les Chantiers de La Seyne ont toujours créé de la diversification. Si vous avez l'occasion de lire "Les mémoires d'un contremaître du canal de Suez" ou quelque chose comme ça d'Erckmann-Chatrion, il cite les chantiers de La Seyne, parce que les Chantiers de La Seyne fabriquaient des machines à vapeur et je crois, des dragues. Ce n'était pas de la construction navale, c'était à côté...

Ils travaillaient pour la marine et pour les armées, est-ce que ça n'a pas joué pour l'innovation? Est-ce qu'il y avait un bureau de recherche?

Il y a du vrai. Il y a eu des tentatives pour créer un bureau de recherche et développement, mais. C'est l'occasion qui fait le larron, à un moment donné on s'est lancé dans la récupération de l'énergie des vagues quelques chose comme ça, mais il fallait à la fois créer les premiers et trouver les clients... Bon, on n'avait pas peur des demandes nouvelles.

Est-ce qu'à l'extérieur on le savait?

Oui, on avait notre étiquette sur le marché de la construction navale. S'il y avait un bateau un peu pointu, et bien à La Seyne, ils sauront faire. Les premières commandes qu'on a eu dans le off-shore, c'est bien parce que certains armateurs, qui étaient eux-mêmes des clients, ont dit à La Seyne ils s'y mettront. C'était avant la crise de la construction navale, on s'était lancé aussi dans les usines d'incinération d'ordures, on s'était lancé dans les escaliers mécaniques, ce qui fait la fortune de CNIM maintenant, c'était dans la tradition de la construction des chantiers de La Seyne. On n'est jamais cantonné strictement dans la construction navale. On a fait des turbines, des chaudières, c'est un peu parent avec la construction navale, mais on ne faisait pas seulement de la construction navale, il y a toujours eu une diversification à La Seyne. A Paris, au musée des Arts et Métiers, il y avait, il y a quelques années, une maquette, la maquette d'une machine à fabriquer les cordages, elle a été fabriquée à La Seyne mais de câbles d'amarrage.

Une opinion vraiment personnelle, j'ai toujours été choqué par les airs de supériorité de Saint-Nazaire, c'est eux qui savent tout. J'ai rencontré des gens de Saint-Nazaire, à un moment donné, on a eu des problèmes avec les méthaniers construits par La Seyne et par Saint-Nazaire, des problèmes de pompes cryogéniques. L'ingénieur de Saint-Nazaire pontifiait, c'était pas les Chantiers qui avaient fabriqué les pompes, mais on était responsable de nos sous-traitants mais les pompes ne marchaient pas, elles avaient un début. C'était Monsieur Saint-Nazaire, dans tous les domaines. Quand on rencontrait des gens de la coque métallique de Saint-Nazaire, c'est Saint-Nazaire qui sait faire, les autres non, c'est des petits. C'est une opinion personnelle, c'est une sensation que j'ai eue avec les gens que j'ai rencontrés. L'attitude des gens que j'ai connus de Saint-Nazaire, n'était pas très sympathique. Un exemple : j'ai cessé de mettre une cravate quand j'ai été à La Ciotat. Parce qu'un ingénieur du bureau

*C'était
un ancien
de La Seyne,
il avait gardé
l'esprit
de La Seyne.*

d'études n'était pas en bras de chemise. A La Seyne, si on avait envie d'aller en short, on y allait en short, là bas il fallait une cravate. J'ai pris une photo du chef d'orchestre Herbert Von Karajan je l'ai mise dans mon tiroir, il était en col roulé, je n'ai plus jamais mis de cravate. A La Seyne, si l'on voulait manger à la popote, on pouvait. A La Ciotat, il n'y avait pas la popote, il y avait un club Saint Jean. C'était des tables de 4 ou de 6, il n'était pas question de se mettre à tables tant que M... n'avait pas fini sa partie de poker menteur. On attendait debout que monsieur ait fini sa partie de poker menteur, il fallait être en cravate et costume, là on y allait en bras de chemise on mangeait à la popote. A La Ciotat si quelqu'un parlait un peu fort à une table, tout le monde se retournait.

Il y avait des aspects sympathiques, des cours de tennis aux ingénieurs. Ma femme, qui a connu l'ambiance des deux vous dira, à peu près la même chose sur l'ambiance à La Ciotat et à La Seyne. Il y avait des réceptions, comme quand il y a eu une inauguration ou une fête, quand on a fêté les légions d'honneur de C...; et de G... Et il y avait parmi les anciens de La Ciotat, les vieux de la vieille, des anciens de La Seyne et qui regrettaient La Seyne, l'ambiance de La Seyne. En particulier, il y avait un homme que j'admirais beaucoup, M. A..., qui était un puits d'érudition, c'est lui qui, à La Ciotat a normalisé tout un tas de procédures, numérotation de plans, numéro de commandes, etc... c'était un ancien de La Seyne, il avait gardé l'esprit de La Seyne.

Et la syndicalisation était très forte aux Chantiers de La Seyne?

Pas plus forte qu'à La Ciotat, comme à La Ciotat les gens étaient très revendicatifs. Giraud, le patron de la production était peut-être plus complice... De toute façon le niveau des salaires entre La Seyne et La Ciotat c'était bonnet blanc et blanc bonnet. Il était le même, pendant que Berre était le patron, il n'attendait pas que les revendications soient trop fortes pour donner des avantages, il savait qu'il allait falloir donner, autant le faire gentiment avant que ça gueule.

Pensez-vous que cette ambiance particulière était liée au travail d'équipe?

Qui a commencé le premier est-ce que c'est la poule ou l'œuf? Est-ce que c'est parce qu'il y avait le travail d'équipe qu'il y avait une bonne ambiance, ou est-ce parce que c'est parce qu'il y avait une bonne ambiance qu'on a commencé à travailler en équipe? Je ne sais pas s'il faut changer. Ou alors il faut un gros bouleversement. Je ne suis pas resté longtemps chez Merlin Gérin, je suis resté 18 mois à peu près, pas tout à fait 2 ans. Il y avait une ambiance qui ressemblait à une espèce de solidarité, une ambiance liée peut-être à la personnalité du père Merlin au départ. Quand le créateur de la boîte vivait encore, il avait passé la main à son fils. Chez Merlin Gérin, j'ai vu le père Merlin, le créateur de la boîte, arriver en vélo au siège. On était ses enfants, il y a rien à faire, quand j'y étais, on devait bien être 3 ou 4 000, mais on était les enfants de Merlin, il n'y avait pas de problème. Quand un jeune arrive dans une ambiance comme ça, il prend les mêmes habitudes. Quand on arrivait à La Seyne, on était pris dans cette ambiance et on l'adoptait. On l'adoptait d'autant plus qu'elle était agréable. A La Ciotat on avait l'habitude de se parler par écrit, un jeune faisait comme tout le monde, il parlait par écrit. Arrivé à 45 ans il continuait, le jeune qui arrivait, il lui disait faut faire une note, faut envoyer un papier...

*La construction
du Sagafford
qui entraîna
des pertes
considérables,
fut fatale
aux FCM.*

*Les FCM
capotèrent.
Le chantier
fut repris
par ERLIQ
et devint CNIM.*

Février 2002, Monsieur I.

(Nous avons pris en compte certaines modifications de la personne interviewée, mais avons privilégié le langage oral)

(Partie écrite rajoutée)

Je suis arrivé aux Chantiers de La Seyne, en octobre 1962. La énième crise de la construction navale s'annonçait et les Chantiers se préparaient à l'affronter, en renforçant l'encadrement par l'embauche de jeunes ingénieurs. Moi, j'avais fait l'école nationale supérieure du génie maritime et je venais de terminer mon service militaire au Service Technique de Construction et Armes Navales de la Marine.

La construction navale, c'est bien connu a traversé de nombreuses crises au cours de sa longue histoire. Elle a toujours été soutenue et subventionnée par l'Etat, en France et ailleurs. Les Forges et Chantiers de la Méditerranée avaient eu la chance de recevoir de la part de l'état, des commandes de bâtiments de guerre qui avaient constitué une manne extraordinaire (on a toujours gagné de l'argent avec les commandes de l'Etat?), ainsi que celle de chars AMX pour l'armée de terre, dont beaucoup étaient destinés à l'exportation.

En 1962, la première source était tarie et la deuxième était en voie d'extinction. Ajoutons à cela que le formidable essor dû à la reconstruction des flottes de commerce d'après-guerre s'épuisait, les navires détruits pendant la guerre ayant été remplacés.

Les Chantiers venaient de perdre la commande d'un paquebot pour la Norvège; Le *Sagafford*, ainsi que d'un car ferry pour la *Transat* (Compagnie Générale Transatlantique), devenue aujourd'hui la SNCM.

La construction du *Sagafford* qui entraîna des pertes considérables, fut fatale aux FCM qui n'avaient plus, pour se renflouer, l'apport de la construction des chars. Et les FCM capotèrent. Le chantier fut repris par Erliq et devint CNIM. Pour un franc symbolique a-t-on dit! Et pourquoi pas après tout. Les repreneurs ne se bouscuaient pas! Il faut reconnaître que l'outil était vétuste, et, à part un atelier de mécanique performant, le reste de l'établissement n'était pas remarquablement moderne, tant s'en faut. Le bureau d'études, en particulier, où j'avais été affecté, était installé sous les toits, au deuxième étage d'un bâtiment qui, au moment de la reconstruction était destiné à entreposer du matériel. En été on y crevait de chaud, les vitres côté ville étaient en verre martelé pour éviter au personnel dessinateur de se laisser distraire en regardant à l'extérieur. Et pourtant le chantier avait gagné beaucoup d'argent depuis l'après-guerre. Voilà, en résumé ce que j'ai trouvé en arrivant aux chantiers.

La nouvelle Direction de CNIM a-t-elle changé les choses?

Pour commencer, il fallait bien donner un os à ronger à la nouvelle équipe. Avec l'aide de l'Etat, le Chantier prit rapidement la commande d'un navire transport d gaz, un propaneur, et de deux pétroliers de moyen tonnage. Les effectifs avaient été ajustés aux besoins pour la circonstance, et j'assistais alors aux premiers licenciements: six cents, huit cents personnes peut-être, je n'ai pas le chiffre exact en tête. Les gens licenciés étaient choisis en tenant compte de critères sociaux, afin de faire le moins de dégâts possible.

Il s'en suivit dix ans extraordinaires grâce, en particulier, au développement fulgurant de la construction des méthaniers, dont nous nous étions fait une spécialité et pour lesquels nous étions très performants, et aussi grâce aux commandes de porte-conteneurs; dix années de rêve, si l'on peut dire. Vers le milieu des années 70, la source a commencé à se tarir, tous les chantiers s'étant mis à construire des méthaniers, bientôt, il y en eu trop. Et l'on vit pointer à l'horizon une crise grave.

*Malheureusement
la rentabilité
n'était pas
au rendez-vous.*

*Dans les années 80,
il faut dire
qu'on voyait
que ça commençait
à aller mal*

*Sur le bateau
on avait prévu
2 millions d'heures
de travaux
et on a dépensé
4 millions d'heures.*

Avec la crise pétrolière, l'exploitation des champs pétroliers off-shore devint rentable, et les chantiers se mirent à construire des plates-formes de forage. A La Seyne, en particulier, on se jeta sur tout ce qui était à notre portée, et peut-être même au-delà dans ce domaine. Le chantier tenta en cela une sorte de mutation extraordinaire. Cela mobilisait toutes les énergies, malheureusement la rentabilité n'était pas au rendez-vous.

Est-ce qu'il y avait un souci de gestion?

Naturellement! Une entreprise ne peut pas fonctionner si l'on ne fait pas de gestion à tous les niveaux.

Le Chantier a mis en place un outil de gestion grâce à l'informatique qui permettait de suivre tout le déroulement des constructions. Suivi des plans pour commencer, des prévisions de dépenses d'heures, des dates d'achèvement et des diverses étapes de leur élaboration, des besoins en potentiel de personnel, suivi des commandes, en partant des spécifications techniques des matériels, des demandes de prix, des choix, des approbations par les armateurs, des passations de marché, de livraisons. Même chose pour les travaux, pour les services administratifs, pour le personnel.

Au niveau des travaux, je ne suis pas trop un spécialiste des travaux puisque j'ai fait toute ma carrière au bureau d'études et comme ingénieur chargé par conséquent les travaux ça n'est pas trop mon truc mais enfin... on a mis en place des méthodes de travail pour permettre d'améliorer les rendements et les heures à la tonne, parce que le prix d'un bateau en construction métallique ça se chiffre en heures à la tonne. Que le bateau soit construit à La Seyne, aux Chantiers de l'Atlantique ou à La Ciotat, un bateau de telles caractéristiques pèse tant, à quelques dizaines de tonnes près la coque métallique c'est toujours pareil, ça se chiffre en heures à la tonne ainsi que l'on nomme les heures de travail pour la construction d'un bateau. Si on comparait le prix de la coque métallique entre La Ciotat et La Seyne, on disait à La Seyne on fait des bateaux à 30 heures à la tonnes, à La Ciotat on les fait à 25 ou à 35. Il est bien évident que les chiffres que je donne ne sont pas valables pour tous les bateaux, plus le bateau est compliqué plus les heures à la tonne augmentent. Si on fait un gros pétrolier, les heures à la tonne sont très basses, si on fait un paquebot, qui est un navire très complexe et surtout si c'est un bateau qu'on cherche à faire léger, les dépenses d'heures à la tonne sont plus importantes. Il y avait quand même ce souci. Tout cela ne facilite pas les choses.

Malgré ça on arrive aux années 80.

On arrive aux années 80, il faut peut-être conclure que nos efforts n'ont pas été suffisants. Dans les années 80, il faut dire qu'on voyait que ça commençait à aller mal et ... on commençait à se faire du souci puisqu'il n'y avait plus de commande. On perdait de l'argent sur les plates-formes et on essayait de se rabattre sur les paquebots. On en avait construit un, le premier c'est *L'Atlantic* qui a été livré en 82. C'était le premier paquebot, on ne peut pas prétendre du premier coup arriver au meilleur résultat. Là-dessus on a pris la commande, et c'est ça qui a été le coup de grâce, d'un deuxième paquebot qui s'appelait *Le Fairsky*. Il a été livré en avril 84 ou 85, il me semble... La construction de ce bateau ça a duré une trentaine de mois donc on a dû le commencer fin 81. Sur ce bateau par exemple, on avait prévu 2 millions d'heures de travaux et on a dépensé 4 millions d'heures.

Pourquoi?

Pour plusieurs raisons, la première c'est qu'on s'est planté c'est sûr. On s'est imaginé qu'ayant construit le premier, sur le deuxième on améliorerait le temps, ça n'a pas été trop le cas. Et deuxièmement on a eu un armateur excessivement rigoureux qui ne prenait pas ses décisions. Je ne veux pas dire simplement que l'armateur est totalement fautif, ça serait facile mais l'armateur avait une bonne part dans cet échec. Donc, manque de prises de décisions de l'armateur, ce qui veut dire

*Ce bateau
je peux dire
que non seulement
on l'a construit
à perte,
mais quand
on l'a construit
on n'avais pas
besoin de
le construire.*

*Avec le Fairsky,
on sentait bien,
tout le long de
la construction,
que nous allions
droit dans le mur.*

*En gros
le bateau
a coûté
deux fois
le prix prévu.*

retard, donc on construit et si l'armateur n'a pas approuvé le plan il prend ce prétexte pour nous faire tout casser et on recommence. Là on peut dire qu'on avait à faire à un armateur très dur qui avait comme support des juristes, des techniciens de très haut niveau, nous au point de vue technique on craignait rien encore que ... Des paquebots on en avait fait un, mais on n'était quand même pas complètement au top. L'armateur était entouré de gens qui connaissaient très très bien leur affaire...

Vu de l'extérieur je me dis c'est de la malchance!

Est-ce que c'est de la malchance? On peut peut-être le dire mais on l'a aussi un peu cherché on a pris ce bateau dans les conditions draconiennes, après tout La Ciotat n'a pas pris de commande à ce moment-là. On aurait pu faire le gros dos puisqu'on avait encore des bateaux à terminer. Ce bateau je peux dire que non seulement on l'a construit à perte, mais quand on l'a construit on n'avait pas besoin de le construire pour la charge des Chantiers. On aurait pu peut-être trouver autre chose de moins important et attendre que l'orage de la construction navale s'apaise. Que le marché soit moins dur. On est tombé sur un armateur très difficile, deuxièmement on a pris une surcharge de travail excessive. Au bureau d'études on n'y arrivait plus, on a été obligé de sous-traiter, quand on soustraite, ça veut dire quoi, ça veut dire que les techniciens du bureau d'études au lieu de s'occuper à faire des plans, des spécificités techniques passaient leur temps à surveiller les sous-traitants, qui bien souvent n'étaient pas de première qualité... alors il fallait surveiller, il fallait contrôler, pendant ce temps ça fait des heures dépensées en plus, il y a eu ça. J'ai parlé d'un armateur exigeant entouré de juristes de haut niveau, nous à côté on était des enfants de chœur de ce point de vue là. Il faut le reconnaître, on ne savait pas se défendre, on était incapable de dire à l'armateur, maintenant ça suffit, on pénalise les retards si vous ne prenez pas les décisions... Ca on n'a jamais su le faire, on n'a jamais su le faire parce qu'on était d'une époque où cela ne se faisait pas, quand je suis rentré aux Chantiers ça ne se faisait pas. Il y avait des relations entre Chantier et armateur qui étaient un peu d'un autre type. C'était moins dur, surtout qu'il y avait des armateurs français, que ce soit armateur ou construction navale, beaucoup sortaient de polytechnique, de l'école du GM comme dans les Chantiers, on se connaissait, nous avions de bonnes relations, même avec les armateurs étrangers les choses étaient plus faciles, tandis qu'à la fin c'était la bataille au couteau pour arriver à construire ces bateaux. On avait affaire à des Israéliens c'était pas des gens faciles, on avait affaire à des Russes. Je faisais partie de l'équipe du bureau d'études qui avait négocié pour les bateaux russes: les années 70 faisaient partie des années glorieuses! On avait été reçu là-bas d'une façon qui nous avait décontenancés. Je me souviens on nous a reçus debout dans un petit local, le patron, l'armateur russe, c'était l'Etat, l'Etat russe, il nous avait donné tout un cahier de remarques en russe, même pas traduit en anglais, il fallait que nous, on réponde en russe. Du coup, on a été chercher des traducteurs russes. Mais enfin on les avait bluffés, ça on s'y était mis, on travaillait de huit heures du matin à la nuit, il n'y avait pas de problème. On était une dizaine, dans la journée on téléphonait aux Chantiers, on envoyait des télex aux Chantiers. Au bout d'une semaine on est arrivé à bâtir quelque chose ensemble à se comprendre, les relations s'étaient améliorées à la fin ça allait très bien. Ils nous avaient invités à un repas avec la vodka... On était revenu avec cinq bateaux, une commande de cinq bateaux.

On en était au Fairsky.

Avec le *Fairsky*, on sentait bien, tout au long de la construction, que nous allions droit dans le mur. Là je mettrais en cause les directeurs responsables de départements qui n'osaient pas avouer à la direction générale, les énormes difficultés à tenir les prix et les détails de livraisons. Le Directeur de la production annonçait, par exemple, que le paquebot serait livré en octobre; moi j'étais abasourdi, je savais qu'il ne serait pas livré au mois d'octobre, c'était mensonge ou incompétence. Le bateau a été livré en avril de l'année suivante. En gros le bateau a coûté deux fois le

*Il y avait
peu de travail
et effectivement
on attendait
une commande
avec beaucoup
d'inquiétudes.*

*J'avais du mal
à croire que le
Chantier pouvait
être liquidé
du jour
au lendemain.*

prix prévu, qu'il a été vendu. Par conséquent l'Etat a fourni la différence, c'était plus une subvention alors, c'était une bouée de sauvetage pour ne pas couler. En revanche, l'Etat a décidé, pour sauver les Chantiers, de créer NORMED. La NORMED a été créée juste avant la livraison du *Fairsky*. En fait l'Etat a imposé NORMED qui regroupait les Chantiers de La Ciotat, les Chantiers de La Seyne et les Chantiers de Dunkerque. Certains y voient une liquidation des trois Chantiers, des trois fameux sites, certains y voient la future disparition des trois Chantiers. Moi, à vrai dire, je n'arrivais à me faire une idée je ne voyais pas comment allait fonctionner cet établissement cette société plutôt, gigantesque. Ne serait-ce qu'au bureau d'études, pour les trois chantiers cela faisait un bureau d'études de 800 personnes, je ne voyais pas comment ça pourrait fonctionner.

On m'a dit qu'en 86 il y avait encore beaucoup de travail.

Non en 86 il n'y avait plus de travail. En 86, on avait pris la commande de trois frégates pour l'Arabie Saoudite dont nous ne faisons pas les plans d'ailleurs, je crois que c'était Lorient qui faisait les plans. On n'avait pas les plans à faire, on avait simplement à les mettre aux normes des chantiers pour qu'ils puissent être exploités... A part ces frégates dont on ne faisait pas les plans mais qu'on construisait quand même, on avait un petit bateau de 100m qui était un peu une copie de ce qui avait été fait à La Ciotat, donc là aussi il y avait peu de plans à faire. Non il y avait peu de travail et effectivement on attendait une commande avec beaucoup d'inquiétudes. D'ailleurs on a eu un espoir à un moment car on espérait avoir une nouvelle commande de méthaniers pour la Malaisie, on avait mis le paquet là-dessus avec La Ciotat d'ailleurs et on avait mis tous nos efforts pour proposer un projet. Qu'est-ce qui s'est passé là, il y a quelque chose que je n'ai pas compris parce qu'on était les seuls à soumissionner en France puisque l'Atlantique ne soumissionnait pas. Est-ce qu'ils avaient des informations que c'était une affaire bidon! En tout cas nous, nous on y a cru, on s'est planté. On a eu l'information que ces bateaux ne seraient pas commandés à peu près en même temps que l'information du dépôt de bilan des chantiers en juin ou juillet 86, je suis précis là dessus. En juin 86, il n'y avait pratiquement plus de travail au bureau d'études.

Qu'est-ce que tu as pensé à ce moment-là?

A ce moment là je me faisais beaucoup de soucis... je ne pouvais pas y croire... quand j'étais enfant j'habitais à côté des Chantiers à Port de Bouc, et le matin j'entendais le bruit des marteaux des Chantiers qui rivaient les coques des bateaux, l'activité du chantier se déroulait sous mes yeux. J'avais du mal à croire que le chantier pouvait être liquidé du jour au lendemain, c'était une impression, néanmoins je me faisais beaucoup de soucis, je ne voyais pas bien où on allait.

Est-ce que tu as pensé au licenciement?

Quand même il faut dire une chose: en cas de licenciement, en général les cadres étaient assez bien protégés. Je ne dirai pas que c'est normal mais c'est logique, s'il faut redémarrer, on a besoin de cadres pour démarrer un chantier, pour redémarrer des constructions. On commence à licencier les moins qualifiés tout en tenant compte des aspects sociaux, on se sentait un peu protégé. Après 86, il y a eu des tentatives de reprises des Chantiers par des industriels de Marseille, G. le Directeur de la Société phocéenne de métallurgie, mais ça n'a pas marché. On faisait des réunions avec G. et son équipe pour voir comment faire redémarrer le site de La Seyne avec des activités et un effectif plus réduit mais les ingénieurs en cas de reprise étaient conservés.

Est-ce que des cadres ont été licenciés?

Avant 86, il y avait eu plusieurs plans de licenciements, mais il n'y a pas eu de licenciements de cadres. En revanche beaucoup de cadres sont partis volontairement, mais pas les chefs d'atelier, les techniciens qui étaient des gens du cru, des Seynois,

*Le cadre
était
plus facilement
mobile
qu'un ouvrier.*

*L'Etat
s'était donné
2 ou 3 ans
pour liquider
le site.*

*Il y avait
des montages
sociaux
qui avaient
été mis en place
par les
parlementaires
sociaux et
le gouvernement.*

qui avaient fait le centre d'apprentissage de La Seyne. Moi, je n'étais pas trop seynois, mais je me sentais des racines à La Seyne, je ne venais pas de bien loin puisque je venais de Port de Bouc, pays de constructions navales. C'est vrai il faut dire les choses, les cadres étaient un peu privilégiés dans cette affaire.

Des cadres sont partis...?

C'est sûr que dès qu'un ingénieur trouvait un emploi intéressant ailleurs, il partait. Bien souvent il partait avec un salaire au moins équivalent à ce qu'il avait ici. Le cadre était plus facilement mobile qu'un ouvrier par exemple, souvent l'ouvrier avait sa maison à La Seyne. De plus, l'ingénieur, surtout s'il est jeune qu'il n'a pas de maison ici, il a une formation qui lui permet de trouver plus facilement, de se réadapter ailleurs... Quand même on se faisait du souci au début, après on s'en faisait de plus en plus quand le dépôt de bilan a été annoncé et que l'affaire G. pour reprendre une partie des ateliers des Chantiers mais il avait des exigences, au départ il voulait avoir un bateau par an, tous les ans il voulait avoir à construire un bateau pour la Marine Nationale. Il est bien évident qu'il se faisait des illusions et nous avec. Après il a abandonné cette exigence. A l'époque, c'était Madelin qui était ministre de l'Economie et des Finances autant dire que ce n'était pas du tout le genre à protéger le secteur public. Au bout de 6 mois l'affaire G. a donc été enterrée. Après il y a eu un tas de petites combines, avec les Italiens qui ont foiré mais ça on n'y croyait plus. A partir de début 87, plus personne n'y croyait.

Qu'est-ce que tu faisais à ce moment-là?

On ne pouvait pas licencier aux Chantiers 3000 personnes d'un coup, il fallait permettre au personnel de partir progressivement. L'Etat s'était donné 2 ou 3 ans pour liquider le site, pas seulement le site de La Seyne, celui de La Ciotat, celui de Dunkerque en même temps. Pour Dunkerque je ne sais pas ce qui s'est passé, pour La Ciotat je le sais, La Seyne avait eu une commande d'un pétrolier ravitailleur d'escadre qui s'appelait Le Marne. C'est un bateau qui était la copie, le "sister-ship" de plusieurs bateaux de même type qui avait été construit à Brest je crois. Donc on recevait les plans de Brest, mais encore fallait-il les adapter à nos méthodes, à nos techniques, il y avait donc un petit noyau du bureau d'études qui travaillait là-dessus. On avait aussi la commande de l'appareil propulsif et du local de la production d'électricité d'un bâtiment de soutien logistique, ça s'appelait un Transport de chars de débarquement et j'étais l'ingénieur chargé de cette affaire. Là on avait à faire tous les plans de ces deux installations d'appareil propulsif et de production d'électricité. On avait ces plans à faire au bureau d'études, ça nous a donné un peu de travail c'est sûr. On avait une équipe à Brest qui était montée pour installer les appareils, les moteurs, les hélices, les lignes d'arbre. Au début, il y avait un chef de chantier à Brest, et moi j'étais ingénieur chargé et j'allais à Brest tous les quinze jours, je restais deux jours, pour régler tout ce que l'ingénieur chargé a à régler. Au bout d'un an le chef de chantier est parti parce qu'il avait trouvé du boulot ailleurs, et moi j'ai proposé d'être à la fois chef de chantier et ingénieur chargé puisque moi-même j'avais de moins en moins de travail. Du coup j'allais à Brest toutes les semaines pendant six mois, je restais trois jours à Brest et trois jours à La Seyne. Quand on en est arrivé là, on n'avait plus d'illusions, c'était terminé, on savait que les Chantiers allaient fermer.

Combien y avait-il de personnes à cette époque-là?

En 86 il y avait 2600, 2800 personnes, il y en avait zéro trois ans plus tard, un an après, il devait y en avoir 1300 en gros, je n'ai pas de chiffres exacts.

Et toi tu n'as pas cherché du travail?

Moi, j'ai commencé à me faire du souci et à me documenter. J'ai envoyé des CV à droite et à gauche dans les chantiers, j'avais quelques petites relations, on discutait. Finalement j'avais trouvé quelque chose aux Ateliers et Chantiers de

*Mais en 88,
le montage social
qui s'est appelé
ensuite l'AFEPAN
n'était pas encore
mis sur pieds.*

*Si l'AFEPAN
ça marche
tant mieux,
si ça marche pas,
il me reste les ACV.*

*Ce plan Graud
a été éliminé
car il y avait
des élections
législatives en 88.*

Bretagne à Nantes (A.B.C.), ateliers qui m'avaient fait une proposition, s'il avait fallu partir, je serais parti. En 88, j'avais 52 ans, je me suis dit tu vas faire quelques années en attendant. Les moyens de transport s'étaient améliorés entre Nantes et La Seyne, par rapport à ce qui se passait 15 à 20 ans plus tôt, c'était pas le drame, c'est tout ce que j'avais trouvé. Parallèlement à ça, il y avait des montages sociaux qui avaient été mis en place par les partenaires sociaux et le gouvernement. D'ailleurs à ce titre je tire un coup de chapeau à C. qui a soutenu le montage social de ceux qui de temps, j'ai fait ça pendant plusieurs années et d'ailleurs j'ai encore eu une petite élève l'an dernier, j'avais abandonné depuis 5 ou 6 ans. A la fin je ne prenais plus que les enfants des amis, il faut dire que pour les amis c'était gratuit. Pour les autres je prenais le prix tellement bas que ..., je ne le dis pas sinon si un prof de math écoute ça, on va m'accuser de concurrence déloyale. A partir de ce moment là, j'ai commencé à ne plus me faire de souci pour mon emploi du temps, parce que je faisais autre chose à côté, je me suis mis au bridge qui m'a pris beaucoup de temps, j'y travaillais très sérieusement tous les jours une heure ou deux. Et puis par tempérament quand j'ai décidé de faire quelque chose, je le fais sérieusement. Pour les cours d'Italien par exemple j'ai pris des bouquins d'Italien, j'ai pris des disques, des casquettes. Je n'ai pas suivi de cours et je le regrette parce qu'à La Seyne il n'y a rien et à Toulon... il faut y aller et je trouve que ça manque de dynamisme.

Et le fait de ne plus travailler...

Le fait de ne plus travailler il faut dire qu'on se sent assez mal, on se sent un peu inutile ce n'est pas glorieux, on est payé à rien foutre. Il faut dire que ça me posait des problèmes d'ordre éthique, moral et puis psychologique aussi. Il est vrai qu'après avoir quitté les Chantiers, j'ai continué à chercher du boulot malgré le montage social, j'avais continué à écrire à droite à gauche et j'ai failli partir... Un ami qui était responsable de la distribution Total en Europe, m'avait proposé d'aller en Afrique, j'étais prêt à y aller et je me suis dégonflé. C'est vrai que j'avais 53 ans, à cet âge on ne vient pas vous solliciter pour une embauche il faut le dire. J'avais même frappé à la porte de l'Arsenal, puisque j'avais fait l'Ecole du génie maritime en plus j'avais fait mon service militaire au service technique de la Marine à Paris, donc je connaissais des gens. J'avais pris 2 ou 3 rendez-vous au près des ingénieurs de l'Arsenal. Au Brusac, il y avait des postes qui étaient proposés, je me suis fait dire que j'étais trop âgé: on me disait pour faire ça je prends un jeune je le forme en quelques mois et on le paie beaucoup moins cher. Puis le temps passe et on s'y fait aux loisirs, à ne pas se lever le matin de bonne heure, le soir on peut regarder un peu plus tard la télé, on n'a pas ce souci, on s'y fait, on s'adapte.

Je suis un tempérament très actif. En ce moment je suis en train d'écrire mes souvenirs d'enfance, je ne reste pas sans rien faire, après ça je ferai autre chose. Je viens de m'équiper en informatique, quand j'étais aux Chantiers je ne m'en servais que d'une manière passive, c'est pas moi qui entraînait les informations c'était mes collaborateurs. Alors que là, je me suis mis à l'informatique pour m'en servir d'une façon pratique. Je viens de m'abonner à Internet, ma femme a l'intention de s'y mettre aussi.

Pour revenir à des choses plus sérieuses et au sujet qui nous occupe, donc à 53 ans je pouvais prétendre à un poste de plus grande responsabilité encore que j'avais des responsabilités aux Chantiers, au bureau d'études j'avais sous mes ordres 120 personnes. Le bureau d'études était divisé en section: il y avait ceux qui s'occupaient de l'électricité, ceux qui s'occupaient de la coque métallique, des équipements, de l'aménagement etc... Tout ça c'était moi qui m'en occupais, cela représentait à peu près 120 dessinateurs, une dizaine d'ingénieurs...

Est-ce que tu étais syndiqué, est-ce que tu as milité?

Etant cadre je faisais partie de la CGC dont j'ai été à une époque le responsable local, au niveau du Var même. La CGC parce que quand on est cadre, quand on est

*J'ai jamais été
mal à l'aise
dans les ateliers
avec les ouvriers,
jamais.*

*Entre La Seyne
et La Ciotat,
il y a deux
mentalités
différentes.*

*On était bien
aux Chantiers
il faut le
reconnaître,
les gens se sentaient
chez eux.*

ingénieur, on fait partie de la CGC. Ensuite, quand ça s'est mal passé aux chantiers, la CGC était devenue pour ainsi dire inexistante j'assistais aux réunions des autres syndicats... Je n'ai jamais compris pourquoi un ingénieur ne pouvait pas assister à ces réunions. On aurait dit qu'il ne voulait pas s'en mêler, je n'ai jamais compris. De même il y avait des manifestations. On louait un bus ou deux ou trois et on allait manifester à Marseille et les ingénieurs, qui étaient concernés, ne participaient pas, j'étais un des rares à participer...

Les ingénieurs voulaient se protéger, s'abriter...?

Non, là il n'était plus question d'abri, non on ne se mélangeait pas. Il faut dire que par essence, j'étais de Port de Bouc, j'ai usé mes fonds de culotte à côté d'élèves qui, par la suite ont travaillé aux Chantiers comme ouvrier, comme dessinateur, technicien, plus rarement comme ingénieur, puisque j'étais à Port de Bouc un des premiers à faire des études supérieures, il n'y en a pas beaucoup eu avant moi. On passait le brevet d'études, on passait le certificat d'études à Port de Bouc et on rentrait dans la vie professionnelle, c'était plus facile qu'aujourd'hui, rares étaient les élèves qui après la 3^{ème} allaient au lycée. Il faut dire que pour aller au lycée il fallait aller à Aix ou à Marseille, les gens n'avaient pas les moyens de payer des études secondaires et supérieures après à leurs enfants. Je suis né en 36, en 54 j'ai passé mon bac. Ma mère était institutrice, on n'était pas des bourgeois mais plutôt de la classe moyenne qui pouvait payer des études à leurs enfants, d'ailleurs ma sœur a suivi la même voie, elle a fait institutrice, mais il fallait aller à Aix ou à Marseille. Après ça s'est très vite développé, ça s'est généralisé au milieu des années 50, d'ailleurs ça s'est vu aussi dans les FAC. En propédeutique on était 200 FAC des sciences à Marseille, trois ans plus tard on était 1000. Tous mes petits camarades d'école n'ont pas fait d'études supérieures, beaucoup se sont retrouvés aux chantiers, je les connaissais bien. Aux Chantiers de La Seyne j'ai retrouvé des gens que j'avais connus à Port de Bouc, qui étaient dessinateurs au bureau d'études et qui venaient de Port de Bouc, donc c'était un peu mon milieu, donc j'ai jamais été mal à l'aise dans les ateliers avec les ouvriers, jamais.

Dans l'enquête on a rencontré toute sorte d'ingénieurs, de cadres...

Aux chantiers, le cadre c'est celui qui fait de l'encadrement, il y a les techniciens, les chefs d'atelier, au bureau d'études il y a les chefs de groupe qui dirigent une section machines qui installe les appareils propulsifs des bateaux, ce sont des cadres, leurs adjoints qu'on appelle dessinateurs principaux sont cadres aussi, en dessous ce ne sont plus des cadres. S'ils montent dans la hiérarchie ils deviennent cadres, après il y a les cadres moyens qui sortent des grandes écoles. Ceux qui ont fait des études commerciales se retrouvent dans le service commercial, il y a les administratifs, il y a un service juridique et puis il y a les ingénieurs. Parmi les ingénieurs vous avez toutes sortes de catégories: certains comme moi se sont retrouvés au bureau d'études, j'aurais pu être ailleurs, mais quand je suis arrivé aux Chantiers on m'a proposé un poste au bureau d'études ça m'a intéressé et j'y suis resté, j'aurais pu très bien aller dans les ateliers. Et puis il y a aussi les ingénieurs responsables qui s'occupaient des affaires, ce qu'on appelle ingénieurs chargés. Moi j'ai été ingénieur chargé occasionnellement et en particulier à la fin, car j'ai été chargé de l'équipement de l'appareil propulsif du bateau qui était construit à Brest.

On a l'impression que les Chantiers de La Seyne, c'était particulier, est-ce que c'était particulier?

C'est une impression qu'on a quand on arrive à La Seyne, on a l'impression que c'est le Chantier de La Seyne.

Oui mais à La Ciotat c'est pareil...

Je pense que il y a un peu de parti pris. C'est sûr qu'entre La Seyne et La Ciotat,

*A La Seyne
on ressentait
cet amour
qu'on avait pour
ce chantier,
on vivait
au rythme
des Chantiers.*

*"Tiens
cette chose là
c'est moi
qui l'ai faite,
c'est moi
qui l'ai posée,
ce panneau
c'est moi
qui l'ai installé,
cette ouverture
c'est moi
qui l'ai faite".*

il y a deux mentalités différentes. Je crois que tout ça ça vient du fait que pendant longtemps, je dirai jusqu'à la fin des années 60, il y avait une structure au niveau de la direction un peu paternaliste, j'avais cette impression quand je suis arrivé ici. Alors qu'à La Ciotat c'était différent, ça m'a paru beaucoup plus structuré, chacun a sa place, le directeur dirige, tout était bien tranché. Ici tout en étant capitaliste pur et dur pas moins qu'à La Ciotat, une entreprise c'est fait pour gagner des sous, on avait peut-être un peu plus de considération pour les gens, moi je l'ai bien ressenti ça. Quand je parle de paternalisme je parle des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui ont été liquidées en 66 ou 67, l'entreprise est devenue CNIM, alors là c'était un peu différent... On était bien aux Chantiers il faut le reconnaître, les gens se sentaient chez eux. On peut l'entendre dans la rue quand on discute. Malheureusement aujourd'hui, on parle à des jeunes, ils ne savaient pas qu'il y avait des Chantiers à La Seyne, ça ça m'a surpris.

Il reste quand même une tradition parce que le père y a travaillé, le grand père...

Quand il y a eu des difficultés, autrefois, ma fille C... en 86, avait 14 ans, elle me disait "Papa tu vas être licencié?" Ils en parlaient beaucoup les élèves en classe, c'était pas qu'un souci des parents. A La Seyne on ressentait cet amour qu'on avait pour ce chantier, on vivait au rythme des Chantiers. La sirène qui rythmait la vie seynoise. Quand le bateau était lancé, c'était un évènement, bon à La Ciotat aussi à Port de Bouc aussi, un peu comme à La Seyne.

Il est certain que les Chantiers étaient l'âme de cette ville de La Seyne, qui s'est développé au rythme du Chantier pendant un siècle. Beaucoup de familles seynaises comptaient un ou plusieurs membres employés par les Chantiers, ou le père, la mère, le grand-père y avaient travaillé, le Chantier, incontestablement a nourri La Seyne.

Moi je dis toujours sur un bateau qui que ce soit qui a participé à la construction du bateau, ça représente beaucoup de monde aux Chantiers, peut aller à bord et dire: "Tiens cette chose là c'est moi qui l'ai faite, c'est moi qui l'ai posée, ce panneau c'est moi qui l'ai posée, ce panneau c'est moi qui l'ai installé, cette ouverture c'est moi qui l'ai faite", même quand on est ouvrier, le bateau, c'est un peu la chose qu'on a faite. Mais il ne faut pas exagérer, il n'y a pas qu'à La Seyne bien sûr, moi je n'ai jamais travaillé à La Ciotat, je n'en sais rien, mais on pourrait entendre les mêmes choses, je pense.

Il y a une chose sur laquelle je voudrais revenir, quand on parlait de difficultés, quand j'entends dire que l'Europe a voulu fermer les Chantiers, que c'est la faute à l'Europe, qu'il y avait des directives européennes, qu'on aurait pu continuer, qu'il y avait des commandes. Il ne faut pas oublier une chose, dans les années 80 nombre de méthaniers qui avaient été construits à La Ciotat et à La Seyne pourrissaient dans les fjords en Norvège. Pourquoi en Norvège? Parce qu'il y a de l'eau douce et qu'en Norvège il fait froid, ils étaient moins soumis à la rouille, à l'eau de mer qui est agressive, on les mettait sous cocon. Malheureusement, il y a des bateaux qu'on a mis sous cocon et qui y sont restés. Un armateur français, avait commandé des méthaniers à La Ciotat (on a dit que les armateurs français ne faisaient pas construire de bateau en France). L'un des méthaniers construit à La Ciotat a été mis en rade de Villefranche, je crois pendant plusieurs mois et même plusieurs années a été ferrillé. A La Seyne, on a construit deux méthaniers, les deux ont été vendus pratiquement au prix de la ferraille, pour ces deux petits méthaniers l'armateur n'avait pas trouvé de fret. Pour un armateur, refuser un bateau ça lui est très facile. Il n'y a qu'à voir l'ensemble actuel des paquebots Renaissance qui ont été construits aux chantiers de l'Atlantique récemment (après ce qui s'est passé en septembre à New York toutes les croisières ont été annulées, les touristes ne partent plus aux Etats-Unis). Ces bateaux, les chantiers de l'Atlantique les ont sur les bras, il y en a à Marseille en ce moment. Quand un armateur ne veut pas d'un bateau, il ne le prend pas, il ne faut pas se faire d'illusion. Il ne faut pas cacher les contraintes économiques, il faut tout dire sinon on n'est pas fiable, il y avait ce fait, les bateaux on n'en commandait plus, quand le

Chantier a fermé. Et puis il y a eu les paquebots, ça a été florissant pour les chantiers de l'Atlantique, pendant 10 ans ils se sont gravés, maintenant ils ont de grosses difficultés.

Ils ont eu une commande?

Oui, ils ont pris une commande, ils en avaient besoin pour redorer leur image, construire le plus gros paquebot du monde en plus pour un armateur anglais de renommée mondiale, c'est une carte de visite...

Est-ce qu'on peut dire aujourd'hui: est-ce que l'on a besoin de bateaux?

On a toujours besoin de bateaux, ne serait-ce que parce que le commerce mondial tourne en permanence, évolue. Les bateaux vieillissent, vont à la casse, parce qu'ils vieillissent, parce qu'il y a eu des transformations, il y a eu des nouveautés par exemple les porte-conteneurs qui n'existaient pas il y a 50 ans, il faut les changer, les entretenir. Est-ce qu'en 1970 on pouvait dire qu'on allait construire des paquebots en série comme on le fait aujourd'hui? Personne aurait pu le dire. Qu'est-ce qu'on va faire dans 10 ans, on ne sait pas. C'est vrai aussi qu'il y a beaucoup de bateaux qui mériteraient d'être remplacés mais ça c'est un autre problème... C'est l'avidité et le manque de scrupules d'armateurs de toutes sortes, mais on peut penser qu'ils ne sont pas tous comme ça, quoique...

IN MEMORIAM

Se trouvaient à La Seyne depuis nombre d'années
Les Forges est Chantiers, au cœur de la cité.
Combien de paquebots ou de bateaux de guerre
Y ont été construits pendant des décennies.
Des générations s'y sont donc succédées
De père en fils pendant toute une vie.
Les uns y ont chauffé quantité de rivets
D'autres ont façonné d'une main très habile
Les magasins contours de ces très beaux vaisseaux. [...]

Un beau jour la sirène a hurlé de détresse
C'était la dernière fois qu'elle était actionnée
Quand je l'ai entendue mon cœur a tressailli
Les yeux remplis de larmes je n'ai pu m'empêcher
De voir la triste fin de ces di beaux chantiers. [...]

A toutes celles et tous ceux qui y ont travaillé
Je dédie ce poème qu'ils ont bien mérité
J'aimerais tant, enfin, que ma ville natale
Enfin ressuscité, renaissse de ses cendres?

Extrait d'un poème de MATTONE François. (18 avril 1994).