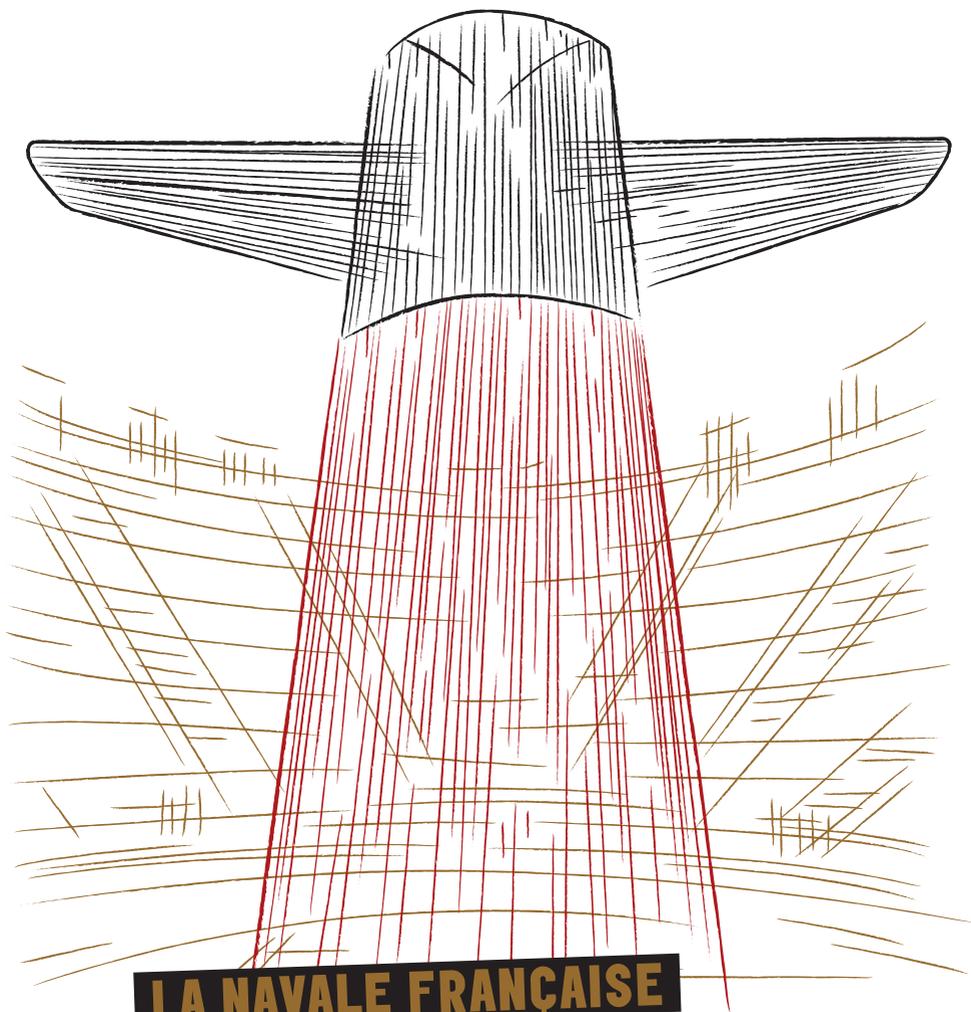


**50^{ÈME} ANNIVERSAIRE
DU DÉSARMEMENT
DU FRANCE**



**LA NAVALE FRANÇAISE
DU DÉCLIN
À LA RÉURGENCE ?**

cgt

INSTITUT
D'HISTOIRE
SOCIALE

ihs
SEINE-MARITIME

LE DÉCLIN

DE LA NAVALE

« La mer peut être source de vie, de puissance, de force et d'alliance entre les hommes. La France n'a jamais été aussi grande que lorsque ses bateaux de guerre comme de commerce allaient sur l'eau pour son plus grand rayonnement ».

ainsi s'exprimait le grand navigateur Eric Tabarly.

C'est cette histoire que nous avons voulu raconter dans cette exposition, qui lie le désarmement du France le 14 septembre 1974, le déclin de la flotte maritime française et le déclin de la construction et de la réparation navale.

Pour les industries navales, ce déclin, dramatique pour nos emplois, notre indépendance nationale est annoncé par deux événements : le traité de Rome en 1957 et la sortie du livre blanc de la navale en 1959.

Ces deux actes ont permis aux armateurs français de faire construire leurs navires là où ils le souhaitaient, sans aucune contrainte économique ou financière et, à terme, d'abandonner le pavillon français et les marins français sur leurs navires.

Ce fut également l'arrêt des aides à la construction navale en Europe, que la France, contrairement à l'Allemagne, appliqua avec zèle. Mais cette Europe du capital permit au Japon de s'engouffrer dans cette brèche, mettant en place un dumping social sans précédent.

Les résultats ne se firent pas attendre. Dès 1974, la marine marchande avait déjà supprimé 20 000 postes. Dans la construction et la réparation navale, les chantiers ont fermé les uns après les autres. Depuis 1972 environ 32 000 emplois hautement qualifiés ont disparu.

Les travailleurs de la navale ont réagi par la lutte pour s'opposer à ce gâchis industriel et humain. De toutes ces luttes, celle du paquebot France restera emblématique. Elle s'est développée au Havre en devenant une lutte interprofessionnelle sous l'impulsion de la CGT et du rôle du Comité de défense du France, à l'initiative de la municipalité communiste du Havre. Elle deviendra rapidement un enjeu national et dépassera le cadre de nos frontières.

Aujourd'hui, malgré les coups portés, l'industrie navale continue d'exister dans notre pays et dans notre département. L'avenir peut encore s'ouvrir sur ces activités maritimes, tant les besoins sont importants, tant l'indépendance maritime est en jeu. Les développements actuels en matière de nouvelles technologies sur



les propulsions des navires nécessitent la création de bureaux d'études et de chantiers navals pour répondre à ces besoins vitaux pour notre environnement.

En 1983, les Ateliers et Chantiers du Havre innovaient, en construisant le plus grand paquebot à voile au monde entièrement automatisé ! Aujourd'hui, nous pouvons, nous devons continuer de développer ce savoir-faire. Il n'y aura pas de réindustrialisation de notre pays sans développement des activités de construction et réparation navale. Il faut, dans un premier temps, qu'à minima, le gouvernement contraigne les armateurs français qui bénéficient d'une fiscalité des plus généreuse à construire et entretenir une partie de leur flotte dans les chantiers français.

Institut CGT d'Histoire Sociale
de Seine Maritime.

Conception réalisation :

Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine Maritime : Jean-Louis Jégaden, Alain Bozec, Pierre Lebas, Jacky Maussion, Jacques Defortescu, Luc Bourlé, William Delannoy, Didier Le Grain, Joel Duramé

Rédactionnel :

Les textes sont, pour la plupart, extraits d'articles parus dans notre revue le Fil Rouge et notre lettre mensuelle @Fil Rouge@, rédigés par : Marius Bastide, Albert Perrot, Serge Laloyer, François Auvray, Alain Bozec, Jacky Maussion, Gilles Pichavant, William Pillon, Jean Pierre Marais, Jacques Defortescu, Michel Croguenec.

Vidéos :

Réalisées par : FOX 21 Didier Huguenin, Marlène Huguenin, Serge Fouché.

Avec la participation de : Marc Bastide, Serge Laloyer, Michel Croguenec, Jean-Louis Jégaden, William Pilon, Syndicat Cgt du port du Havre.

Extrait du film de Sylvestre Meinzer «MEMOIRES D'UN CONDAMNE » avec l'aimable autorisation de Lardux Films.

Interviews de : Johann Fortier, Marius Bastide, Alain Bozec.

Extraits des Journaux Télévisés de FR3 Normandie.

Iconographie :

Archives Photos : Jean-Luc Nail, François Legouarder, IHS CGT 76, Gérard Lecompte, ADIASACH.

L'IHS CGT 76 remercie les archives municipales du Havre, HAROPA port, la presse havraise et toutes celles et tous ceux qui ont soutenu et contribué à la réalisation de cette exposition à l'occasion du cinquantième anniversaire du désarmement du paquebot « France ».



LA NAVALE UNE INDUSTRIE

PORTEUSE D'AVENIR



Déclin orchestré de la construction et réparation navale en Seine-Maritime et particulièrement au Havre.

4 Symbole du redressement de la France d'après-guerre, le paquebot France quitte les chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire en 1961 pour rejoindre son port d'attache au Havre. Figure de l'élégance et du savoir-faire de la construction navale,

il est désarmé en 1974, provoquant d'importants mouvements sociaux dans le monde maritime français. Il reste amarré quatre années dans le port du Havre, le long du grand canal, sur un site qui sera surnommé « le quai de l'oubli ».

Au Havre, la CGT, soutenue activement par les élus communistes qui dirigent alors la ville, va être à la pointe de ce combat, d'autant que ce désarmement met en lumière les menaces qui s'annoncent sur le devenir de toute la filière de la construction et la réparation navale.

En 1974, la marine marchande avait déjà supprimé 20 000 postes de marins, en utilisant notamment les « pavillons de complaisance ». Au Havre, la construction et la réparation navale, qui mobilisent plus



Le paquebot France quitte les chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire en 1961 pour rejoindre son port d'attache au Havre.



de 5 000 salariés hautement qualifiés, marquent pour une grande part, avec toutes les activités portuaires, l'identité d'une ville rebelle et ouvrière. Aujourd'hui, alors que notre pays possède l'une des façades maritimes la plus importante dans le monde, des ports importants, la construction et la réparation navale ont été quasiment réduites à leur plus simple expression. On ne peut parler de réindustrialisation sans souligner ce paradoxe.

Les causes de ce déclin organisé sont connues. La fin des aides financières aux chantiers, conséquence de la première étape de la construction européenne à la sauce libérale du traité de Rome en 1957, au diktat des prédateurs financiers, les délocalisations devenaient le nouvel eldorado du moindre coût.

De soi-disant avancée sociale, le traité de Rome a été, dans les faits, un désastre pour

l'industrie de la construction et réparation navale, jetant au chômage des dizaines de milliers de salariés hautement qualifiés. Et disons-le, la fusion des A.S.S.E.D.I.C. avec l'A.N.P.E. hier, pour créer « Pôle emploi », France Travail aujourd'hui n'ont rien arrangé en passant du stade « service public » à celui de gadget gouvernemental anti-chômeur, autant d'alibis qui illustrent aussi la faillite de leur politique qu'il fait supporter aux victimes.



**DÉCLIN ORCHESTRÉ
DE LA CONSTRUCTION
ET RÉPARATION NAVALE
EN SEINE MARITIME**

SIGNATURE DU TRAITÉ DE ROME :

LE DÉCLIN EST EN MARCHÉ

Alors que débute la construction du paquebot France aux Chantiers de l'Atlantique, la première tôle de la quille est posée le 7 octobre 1957, sur la cale no 1 de Penhoët, à Saint-Nazaire, là où a été construit le Normandie, le traité de Rome est signé.

Il met un terme aux aides accordées par les pays européens à leur construction navale, sans vouloir regarder le dumping mit en place par d'autres pays comme le Japon. Ces réductions des aides aux chantiers mises en place en Europe, hors de l'Allemagne qui continuait, par l'intermédiaire des « Landers », (équivalent

de nos régions en France) une aide discrète mais efficace à ses chantiers navals, espérant bien ainsi assooir sa position dominante sur le marché européen. Ce traité signait le glas de la construction navale européenne et donc celle de la France. Les fermetures et les concentrations de chantiers allaient se succéder dans tout le pays.

Après la libération, les FCM (Forges et Chantiers de la Méditerranée) concurrent une activité plus régulière en raison du renouvellement de la flotte française. Les emplois dans les années 1950, 1955 passent de 1 100 à 1 200 ouvriers à l'usine

6



En 1964 les FCM, au Havre, qui emploient alors 800 ouvriers à Mazeline et 400 à Graville s'opposent à une fusion des 3 chantiers.



Mazeline, et 550 aux Chantiers de Graville (aux Neiges) qui construit alors plusieurs navires transmanche.

En 1959 la politique gouvernementale favorise la concentration des chantiers en même temps qu'une réduction d'activité. En 1964 les FCM, au Havre, qui emploient alors 800 ouvriers à Mazeline et 400 à Graville s'opposent à une fusion des 3 chantiers qui regrouperait en une même société Augustin Normand, Duchesne et Bossière, et les Chantiers de Graville. En octobre 1965 et en juillet 1966 des licenciements massifs ramènent le nombre d'ouvriers des FCM à moins de 800. En ce même mois de juillet 66 la société est dissoute, l'usine Mazeline est vendue à une société de construction mécanique à capitaux américains Dresser Dujardin, les chantiers de Graville deviennent une filiale des ateliers et chantiers du Havre.

Depuis 1944 les chantiers Augustin Normand sont reconstruits. En 1955 près de 1 000 ouvriers continuent de fournir en sous-marins la Marine nationale et quelques marines étrangères.

Cependant à partir de 1958 le gouvernement décide de ne passer que très peu de commandes aux chantiers privés pour la Marine nationale, réservant aux arsenaux les constructions militaires.



**LA CONSTRUCTION NAVALE
AU HAVRE
FIL ROUGE N°06**

LE FRANCE, UN PAQUEBOT

DE LÉGENDE BRADÉ



LE FRANCE, un paquebot de légende bradé par le pouvoir et la Compagnie Générale Transatlantique.

8 C'est le 23 novembre 1961 que le France arrive au Havre, sous les applaudissements d'une foule nombreuse venue l'accueillir. Les écoliers ont pu sécher l'école. Les services publics sont fermés pour l'occasion. Construit aux chantiers de

Penhoët, à Saint-Nazaire, c'est le plus gros paquebot du monde qui peut transporter plus de 2 000 passagers. Le France comporte un certain nombre d'innovations techniques. Il dispose de superstructures en alliage léger d'aluminium. Ceci lui permet d'atteindre la vitesse de 31 nœuds. Un paquebot qui devait donc nourrir la puissance nationale et traduire l'excellence industrielle française, le France étant la première grande réalisation des Chantiers de l'Atlantique inaugurés cinq ans plus tôt. Il est aussi le symbole de la réussite de toute la France. Avec la crise pétrolière, le prix du pétrole s'envole et avec lui le déficit qui atteint 100 millions de francs, selon la Compagnie Générale Transatlantique. Devant les difficultés, la Cgt des marins propose qu'on transforme France en paquebot de croisière touristique, plutôt



Manifestation à l'appel de la fédération des marins CGT.



qu'en navire de prestige. Cette proposition fut soutenue par Tourisme et Travail, alors la plus importante association du Tourisme Social, et qui avait une grande expérience des croisières populaires. Ajoutons à cela l'arrivée, en 1970, du BOEING 747 qui révolutionne le transport des passagers.

Pourtant, cette évolution technologique n'avait rien d'un coup de baguette magique ; elle était prévue de longue date et c'est pourquoi, dès 1961, la Cgt avait déclaré qu'il faudrait mieux construire deux bateaux plutôt qu'un seul, et qu'il ne fallait pas cibler que les couches sociales privilégiées. Toutes les propositions, qu'elles soient celles des marins Cgt, celles de la Fédération des officiers de marine marchande Cgt, voire même celles

de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, pourtant sous la Tutelle du ministère de l'Intérieur Michel Poniatowski, et qui avaient mené une étude envisageant une transition du France en bateau de croisière, sont rejetées du revers de la main par les différents pouvoirs en place, et la Compagnie Générale Transatlantique.

Cgt : Confédération Générale du Travail
CGT : Compagnie Générale Transatlantique

LE FRANCE

« COULE LA PIOCHE »

Le Jeudi 12 septembre 1974

En avril 1974, la mort du président de la république Georges Pompidou retarde l'annonce de la fin du France, pourtant décidée. Et si pendant la campagne électorale, Valéry Giscard d'Estaing promet un avenir au paquebot, dès juillet, son premier ministre Jacques Chirac enterre le France. Pendant douze ans, le France et son personnel avaient assuré les traversées transatlantiques et quelques croisières autour du monde, jusqu'en septembre 1974. La Compagnie Générale Transatlantique annonce, le 8 juillet, que le France doit être désarmé à la fin de la saison, le 25 octobre. Le 19 juillet 1974, un meeting quai Joannes Couvert où accoste le France est présidé par Henri Krasucki, Secrétaire Confédéral de la Cgt,

et par André Duroméa, Député et Maire du Havre, et entraîne un retard de huit heures à l'appareillage.

A l'initiative d'André Duroméa et de l'Union Locale Cgt Havre, un large Comité de Défense du France est créé auquel adhéreront plus de 31 organisations. Une pétition est signée par plus de 40 000 personnes. Pendant tout le Week-end du 15 août, les militants de la Cgt et de la CFDT se retrouvent à l'étrave du navire



10





CHRONIQUES DE
« FRANCE »
J-P MARAIS

FIL ROUGE N°51 - 52 -
53 - 54

pour faire signer cette pétition. Le jeudi 12 septembre 1974, le paquebot rentre à son port d'attache lors d'une ultime 377^{ème} traversée. La Cgt marins avait lancé un appel à la grève pour 48 h à partir du lundi. Il y a 964 marins à Bord et à 4 km du Havre, sur exigence du Comité de Grève, le France « coule la pioche », c'est-à-dire jette l'ancre au beau milieu de la rade.

La délégation qui a envahi la passerelle est emmenée par Marcel Raullin, cabinier et président du comité intersyndical du bord, accompagné des secrétaires de la fédération Cgt des marins, ainsi que de plusieurs délégués de l'équipage, de représentants du Comité Central d'Entreprise et de délégués du comité d'établissement du Havre.

Un car-ferry de Thomsen Thorensen viendra chercher les 1 300 passagers le lendemain. Pendant toute la nuit, ils ont entendu les grévistes chanter « Ce n'est qu'un au revoir ». Beaucoup se sont sentis solidaires.

Aussitôt, l'Union Départementale Cgt et l'Union Régionale Cgt de Normandie organisent la solidarité pour aider les marins à bord. Les métallos de la réparation navale répondent massivement à l'appel de l'Union des Syndicats des Travailleurs de la Métallurgie du département. Ils cessent le travail et partent tous ensemble manifester leur soutien aux marins et au France dont l'entretien représente pour eux cent mille heures de travail.

QUAI

DE L'OUBLI

Pendant que s'enchaînent les manifestations, que la solidarité avec les marins se met en place, la gendarmerie maritime quant à elle, sur ordre du préfet et avec l'aide de la marine nationale, met en place un véritable blocus autour du bateau pour isoler les marins du France et tenter d'empêcher toute manifestation de solidarité et de ravitaillement.

Le samedi 21 septembre, sous une pluie battante, se déroule une puissante manifestation régionale dans les rues du Havre organisée par la Cgt, la Cfdt et la FEN. Jean-Louis Moynot, secrétaire confédéral de la Cgt, sur un ton très ferme, l'affirme « Il faudra bien que le gouvernement accepte de discuter, de négocier réellement. Ce n'est pas aux marins, ni à la Cgt qu'on peut reprocher un déficit d'exploitation du navire ; France entrera au Havre, c'est sa place ».

Quant à André Duroméa s'exprimant au nom du comité de défense du France, il fustigea l'écrasante responsabilité du gouvernement en soulignant : « La marine

marchande a déjà perdu en 14 ans 20 000 emplois. Le nombre de navires français est passé de 796 à 489 dans la même période et la France, 5^{ème} puissance économique, ne se situe qu'au 11^{ème} rang de la flotte mondiale en n'assurant plus que 40 % des échanges de notre pays vers l'extérieur.



La marée haussée.

12

Manifestation, 21 septembre 1974 dans les rue du Havre. avec Jean Louis Moynot secrétaire confédéral de la Cgt





Le FRANCE, Quai de l'oubli.

Le 22 septembre 1974, Les Députés et Sénateurs communistes organisent eux aussi la solidarité : pour eux, France, c'est la France. Ils décident alors avec André Duroméa Député Maire du Havre, Robert Ballenger, Président du Groupe communiste à l'Assemblée Nationale, Roland Leroy, Directeur du journal L'Humanité et député de Seine-Maritime de se rendre sur le bateau pour apporter leur soutien aux grévistes. Le 4 octobre,

après discussion avec la direction de la CGM, un accord est conclu et le bateau peut rentrer au Havre avec 540 marins encore à bord. Il arrive au quai Joannes-Couvert, accueilli par plusieurs centaines de Havrais. L'occupation se poursuit avec plus de 100 marins. Les manifestations se multiplient au Havre jusqu'au 8 décembre où France rejoindra le quai de l'oubli dans l'arrière port où il restera jusqu'en 1979.



LA LUTTE DU FRANCE 1979
S. LALOYER
FIL ROUGE N°01



LE DÉCLIN N'EST PAS
UNE FATALITÉ LA NAVALE
UNE INDUSTRIE PORTEUSE
D'AVENIR

Interviews de :
Sége Laloyer - Marc Bastide -
Jean Louis Jégaden

4 GRANDS CHANTIERS VONT

DOMINER LE MARCHÉ HAVRAIS

Du XX^{ème} siècle jusqu'aux années 1980 : La COGER, Caillard, les Chantiers de Normandie, les A.C.H.

Mais il ne faut pas oublier que de nombreuses sociétés plus petites ont fait aussi de la réparation de navires. Il faut citer :

Fouré Lagadec créée en 1922 qui, en 1960, rentrera dans le groupe ACH

La CHR (Compagnie Havraise de Réparation), créée en 1958, moitié COGER, moitié Cie Marseillaise de Réparation (CMR). Elle cessera son activité en 1981.

Bichet, créé en 1920 – règlement judiciaire en 1980

Sermi créé en 1960 – entretien de matériel de marine

SARM (Société Auxiliaire de Réparation Maritime) créée en 1968 pour la réparation de la flotte de la SOGESTRAN et de ses filiales du trafic fluvial et portuaire

La Société A.Lepetit créée en 1952 – diéséliste - groupes électrogènes des bords

NAVELEC : électricité marine

Bot et Lelièvre : travaux de bois, calages divers, électricité

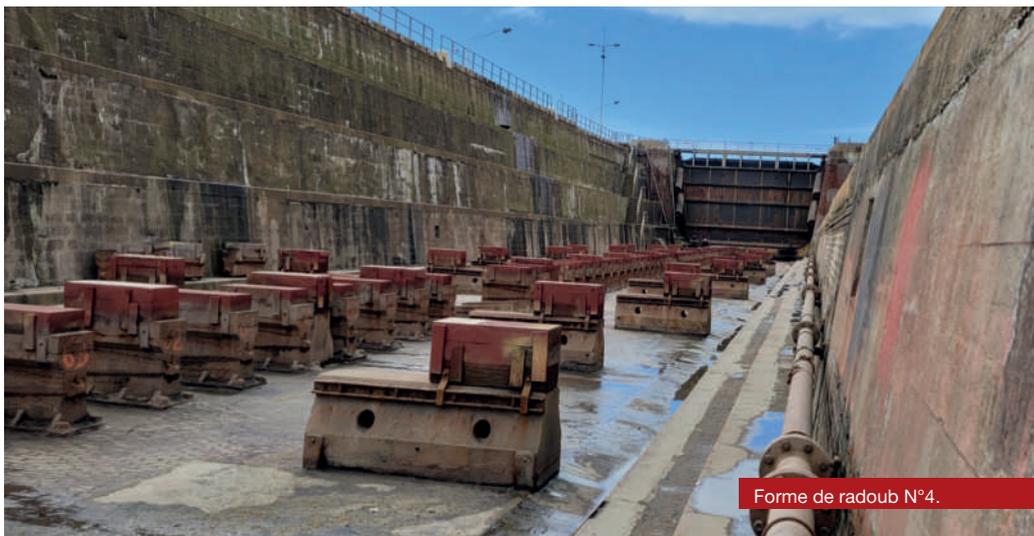
La Peinture Navale : travaux de carène – liquidation en 1981

TMT (Travaux Maritime et Terrestre) : carénage – deviendra TMTM en 1987, comme une filiale du groupe ACH : SPIN

Un chiffrage de l'ASSEDIC, pour le seul arrondissement du Havre, établit l'effectif de l'industrie navale à 4 908 personnes en 1975, 4 056 en 1977, et 3 661 en 1979. Ceci comprend la construction, la réparation et sans doute les activités de carénage. Une enquête de l'Union des Industries Métallurgiques et Minières sur l'année 1972 parle de 37 248 emplois recensés à la suite des réponses au questionnaire, pour la construction et la réparation navales réunies. Les recherches syndicales permettent d'avancer, pour 1972, les chiffres suivants : Industrie Navale totale 37 000 personnes – en



Forme de radoub N°5.



Forme de radoub N°4.

construction 20 000 dont 1 700 en Seine-Maritime – en réparation 17 000 personnes dont 3 900 en Seine-Maritime et 2 500 environ au Havre. Pour le Port du Havre, un document travaillé à la Commission

économique du Syndicat général des métaux donne les progressions suivantes de 1966 à 1976, pour les quatre grandes entreprises et trois autres sociétés de réparation :

15

Évolution des effectifs (toutes catégories) – « réparation navale »

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Bichet	68	64	57	40	35	34	35	33	34	31	25	23	20	16	23	30
Chantiers de Normandie	204	251	321	314	335	316	325	316	325	322	307	292	328	319	320	303
ACH	268	293	285	367	356	336	331	312	288	277	276	279	295	279	272	256
Fouré Lagadec	56	63	73	69	71	68	62	58	59	56	64	84	44	55	55	53
Caillard 2	726	750	780	747	730	708	704	657	653	654	697	714	716	736	749	675
C.O.G.E.R	852	803	790	731	729	682	718	726	721	710	721	719	751	718	742	665
C.H.R	42	56	49	50	48	46	45	56	53	54	65	83	88	109	111	80
	2216	2280	2355	2318	2304	2190	2220	2158	2133	2104	2155	2194	2242	2232	2272	2062

Quand le paquebot France quitte Le Havre, il porte un coup terrible à l'économie havraise et notamment à la réparation navale, c'est 100 000 heures de travail par an qui sortent des carnets de commande. C'est bien le déclin de l'activité qui s'amorce.



LA NAVALE APPROCHE ÉCONOMIQUE
FIL ROUGE N°06

LA RÉPARATION NAVALE

AU HAVRE

Construction et réparation navales sont à l'évidence des activités proches et complémentaires. Jean Legoy, spécialiste de l'histoire havraise, précise : « dans un port, les navires qui ont leur attache, comme ceux qui sont en escale, doivent pouvoir être réparés, radoubés, en cas de besoin... ». Et il note qu'à côté des chantiers qui assurent la construction « existent des équipements spécialisés ». Il cite, entre autres, « la Compagnie des

Appareux » qui loue des engins pour la visite et le radoub de navires. En 1844, Augustin Normand construit un dock en bois qui servira pendant un demi-siècle, et, en 1864, les Ponts et Chaussées inaugurent la première forme sèche. En 1902, il y en aura six. C'est en 1927 que la septième sera mise en service, capable d'accueillir en visite annuelle les plus grands transatlantiques.



Bureau de Marine Maritime - 100 CH 74
 Exposé "La Construction Navale au Havre" 0 - 1

INTRODUCTION :

Quand on voit l'armée de siècle et nous pourrions au Havre par ces fêtes de la "Construction Navale 1999". Villiers, navires-école de formation polyvalente de la Marine de guerre, "Vieux" l'histoire, "c'est" une "réalisation" "extraordinaire" des "100 ans" de la "navale", comme nous dit la publicité... Et c'est bien vrai.

Quand on voit toutes ces merveilles de la mer, il a bien fallu les construire, il a bien fallu des chantiers... Nous allons pas à l'occasion de ces fêtes, l'histoire de la construction navale et en particulier le passé particulièrement riche de notre cité havraise. Sur ce thème.

N'adressant à des "vieux" "ouvriers" de l'énergie, l'histoire d'un jour en 2000, à l'occasion de l'anniversaire de Vieux, Collobet ou autres on attend des grandes fêtes de "La 100e Anniversaire" sera-ce une fête faite si on ne parlait que des applications de cette discipline à nos chantiers ou pas de points, en sachant de parler de ceux qui produisent et distribuent cette énergie.

Je suis un retraité de la réparation navale havraise, j'ai été un acteur éphémère dans cette industrie et aussi, donc, tout naturellement intéressé à son histoire, que je connais bien pour la période récente.

Un jour j'ai écrit un livre "Le Havre, un port de la mer" qui a été lu par de nombreuses personnes et Christine Mouton et Frank Simon dans leur livre "Navale de France" période disons, très récente pour les vices à chaque fois. Ce qui avait un peu l'air d'être un livre de poche, mais qui avait été écrit par un spécialiste de la construction navale au Havre.

J'organiserai mon propos en quatre parties qui ne pourront être que des survols rapides.

- 1 - Création du Port par François Ier sur la crique de Leureux. Développement de la construction navale civile et militaire jusqu'au XIX^e siècle.
- 2 - Au XIX^e siècle, les Chantiers navals à l'initiative de l'application à la navale des techniques nouvelles issues des découvertes scientifiques.
- 3 - Les Grandes Entreprises de l'Industrie Navale après la seconde guerre mondiale. Leurs conséquences en matière de formation.
- 4 - Le dernier Chantier Navaliste A.C.N.

Intervièr par Vieux de Jean Louis Jégou et Jean Denis Dupuy sur les derniers mois de ce chantier, les causes de cette situation, l'avenir des mêmes...

J'essaierai de ne pas être trop bavard pour qu'il nous reste un peu de temps pour échanger éventuellement sur certains points. Je répondrai volontiers dans la limite de mes compétences.

Les services techniques des grandes compagnies maritimes

Vont se constituer des grandes sociétés maritimes avec leurs flottes particulières, leurs services techniques, leurs ateliers de réparation. C'est le cas de la Compagnie Générale Transatlantique (qui deviendra la Compagnie Générale Maritime) fondée en 1861. Ses ateliers de réparation emploieront 450 ouvriers en 1887, 900 en 1902, 1000 en 1931. En 1965, ce service technique de réparation sera constitué en filiale de la C.G.M. sous le nom de COGER. En 1981, la SNACH (Société Nouvelle des Ateliers et Chantiers du Havre) en deviendra actionnaire majoritaire. La COGER déposera son bilan en 1987. De même, la compagnie des Chargeurs Réunis, fondée en 1873, s'installe sur les Docks. En 1902, l'effectif sera de 200 ouvriers. Ce service technique sera repris en 1961 par



Hélice

la Société Caillard. La compagnie maritime WORMS installera elle aussi des ateliers de réparations pour sa propre flotte. En 1959, ce service technique sera cédé aux chantiers de Normandie. La société de remorquage et de secours en mer, les abeilles, est créée en 1864. Elle installe ses ateliers quai de l'île.

UN AVENIR POUR LA MER ET LA NAVALE

UNE EXIGENCE NATIONALE

Avec ses 5 000 km de côtes, la performance de ses ports, notre pays bénéficie d'atouts majeurs qu'il se doit de faire fructifier pour notre indépendance nationale et pour l'emploi de notre jeunesse. Les activités de construction et de réparation navales ne sont pas des activités du passé, mais un enjeu stratégique d'avenir. Il est faux d'affirmer qu'elles étaient ou seraient un gouffre pour les finances publiques. Soutenir une filière à haute valeur ajoutée en matière d'emploi qualifié est un enjeu majeur que les responsables politiques ne peuvent ignorer. Le savoir faire d'hier des travailleurs de la navale, celui des apprentis aujourd'hui comme aux chantiers de la Ciotat, démontre que c'est

possible. Un pays a besoin, tant sur le plan social qu'économique, de tout faire pour favoriser l'emploi de toute sa jeunesse et pas seulement celle hautement diplômée.

Aller beaucoup plus loin pour redonner à notre pays son statut de pays maritime, dont la construction et la réparation navales sont indissociables, c'est possible et indispensable. La réparation navale existe encore dans de nombreux ports français, principalement, Marseille, Brest, Dunkerque. En Seine Maritime, elle est présente à Rouen avec un dock flottant et au Havre avec trois cales sèches principalement utilisées par les personnels du port du Havre pour la maintenance de

18



Manifestations.



leurs navires. La forme 7 qui recevait le paquebot France, existe encore. Elle doit être remise en service.

Il serait logique que des navires qui fréquentent le port du Havre, puissent effectuer leurs arrêts techniques dans notre port, ainsi que des travaux d'escales. Les besoins en matière de déconstruction de navires sont immenses. Les capacités françaises pour répondre à ces besoins sont largement sous dimensionnées. Le site de déconstruction de navires présent au Havre est une première réponse, son développement pour traiter des navires de plus grandes tailles serait nécessaire et créateur d'emplois. Aller beaucoup plus loin pour redonner à notre pays son statut de pays maritime dont la construction et la réparation navale sont indissociables, c'est possible et indispensable. La réparation navale existe encore dans de nombreux ports français, principalement, Marseille, Brest, Dunkerque. En Seine Maritime, elle est présente à Rouen avec un dock flottant et au Havre avec trois cales sèches principalement utilisées par les personnels

du port du Havre pour la maintenance de leurs navires. La forme 7 qui recevait le paquebot France, existe encore. Elle doit être remise en service.

Il serait logique que des navires qui fréquentent le port du Havre, puissent effectuer leurs arrêts techniques dans notre port, ainsi que des travaux d'escales. Les besoins en matière de déconstruction de navires sont immenses. Les capacités françaises pour répondre à ces besoins sont largement sous dimensionnées. Le site de déconstruction de navires présent au Havre est une première réponse, son développement pour traiter des navires de plus grandes tailles serait nécessaire et créateur d'emplois.



LE DÉCLIN N'EST PAS UNE FATALITÉ
LA NAVALE UNE INDUSTRIE PORTEUSE D'AVENIR

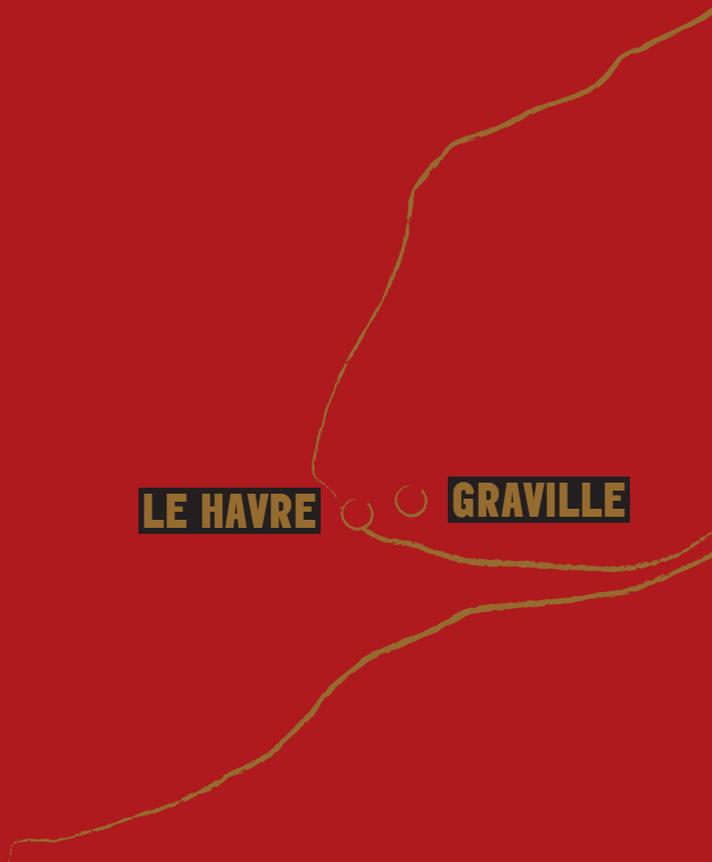
LES CHANTIERS

SEINOMARINS

20

LE HAVRE

GRAVILLE



DIEPPE

LE TRAIT

LE GRAND-QUEVILLY

LA CONSTRUCTION

NAVALE AU HAVRE



Forges et chantiers de la méditerranée

L'origine de cette entreprise date de la fin du XVIII^e siècle. Monsieur Mazeline possède un atelier de forge et de serrurerie puis, petit à petit, se consacre à la construction navale. Ils construisent le CÔTE d'ARGENT un bateau pilote en 1932, le LISIEUX, livré en 1953, et affecté à la ligne Dieppe-Newhaven. En 1872, la société des Forges et Chantiers

de la Méditerranée fait l'acquisition de la Compagnie Anonyme des Chantiers et Ateliers de l'Océan, l'ex-usine Mazeline. En juillet 1966, la société des FCM est dissoute. L'usine Mazeline est vendue à une société de construction mécaniques Dresser-Dujardin, et les chantiers de Graville aux Ateliers et Chantiers du Havre.

22



Les ateliers duchesne et bossière

Les Ateliers Duchesne et Bossière sont beaucoup moins connus que les Chantiers Augustin Normand. Pourtant cette entreprise est plus que centenaire. En 1856, Messieurs Fabien et Ricard créent une fonderie de fonte. Quelques années bien avant Fabien et Ricard, Monsieur Perrin a ouvert rue Franklin, un atelier de chaudronnerie et de galvanisation des

métaux. Vers 1876, cet atelier se spécialise dans les activités de la marine. En 1921, la société anonyme des Ateliers Duchesne absorbe la maison Bossière. La nouvelle société ainsi créée prend le nom de société anonyme des Ateliers Duchesne et des Ateliers Bossière. La société va construire des remorqueurs comme le TRISTAN, des cargos comme CELCIUS et en 1964, c'est la fusion avec Augustin Normand.





Les chantiers augustin normand

Les chantiers Augustin Normand, nés à Honfleur en 1728, viennent s'installer au Havre, sur les grèves du Perrey, au cours des années 1816-1820. Entre 1858 et 1870, douze navires de guerre sont lancés. Malheureusement, l'entreprise, spécialisée dans la construction militaire, n'arrive pas à s'adapter à la nouvelle demande. Cette activité se poursuit jusqu'en 1906. Pendant cette période, les

chantiers Augustin Normand ont construit la goélette VELOX dont la renommée n'est plus à faire. Pendant la Seconde Guerre Mondiale, les chantiers sont réquisitionnés et obligés de travailler pour les Allemands. En grande difficulté économique, les Chantiers Augustin Normand annoncent leur fermeture et le 27 avril 1964, c'est la fusion avec Duchesne et Bossière qui donne naissance aux A.C.H.



Société nouvelle des ateliers & chantiers du havre

En 1964, Duchesne et Bossière fusionne avec les Chantiers Augustin Normand. La nouvelle société prend le nom de « Ateliers et Chantiers du Havre Duchesne et Bossière et Augustin Normand Réunis » (A.C.H.D.B.A.N). Puis lors de la dissolution de la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, en 1966, le chantier de coques de Graville est repris par la Société des Chantiers de Graville, filiale des Ateliers et Chantiers du Havre. En 1984, un armateur américain

consulte le chantier pour la construction de paquebots à voiles de 135 mètres de long. En dure compétition avec la Finlande, le Havre emporte ce contrat. Les ACH vont construire cinq navires de croisière. C'est l'époque des trois WIND et des deux CLUB MED. Le 22 octobre 1998, la fermeture du chantier est annoncée. Le premier des chimiquiers, STOLT ACHIEVEMENT est livré le 5 novembre 1999. Le second, STOLT PERSÉVÉRANCE, quitte le Havre le 4 mai 2000, direction La Croatie.

23



VIDÉO FR3



ATELIERS CHANTIERS
DU HAVRE
FIL ROUGE N° 62 - 72

LES ATELIERS

CAILLARD

Caillard, une usine qui a fait vibrer Le Havre et le quartier de l'Eure.

Créée en 1859 par les deux frères Caillard, le petit atelier de forges et d'ajustage deviendra, avec l'usine Caillard 1, un des leaders mondiaux de la construction de grues portuaires, et avec l'usine Caillard 2, un acteur majeur de la réparation navale au Havre, employant jusqu'à 2 000 salariés, avant de disparaître du paysage industriel havrais en 2001.

Caillard, une main d'œuvre qualifiée, une maîtrise compétente ayant gravité les échelons le plus souvent par promotion interne. Un bureau d'études performant qui permet de suivre avec brio l'évolution des techniques de levage. Caillard équipe les plus grands ports du monde avec un matériel concurrentiel au niveau des

coûts de revient, et offrant les meilleures performances techniques et de sécurité. En 1990, Caillard 1 se retrouvait la plupart du temps N°3 derrière les chinois dans les appels d'offres internationaux.

De très nombreuses luttes menées par la Cgt ont émaillé l'histoire de cette entreprise. Défense et amélioration du pouvoir d'achat, défense de l'outil de travail, de la marine marchande française et pour l'obtention d'équipements portuaires correspondant à la configuration des bateaux touchant le port du Havre.

Les capacités de Caillard étaient très importantes à l'Internationale. Ce sont les dirigeants avides de profits rapides et faciles qui ont abandonné l'usine, pas les ouvriers ni les techniciens.

Aujourd'hui ce fleuron de la métallurgie havraise est devenu une zone résidentielle.

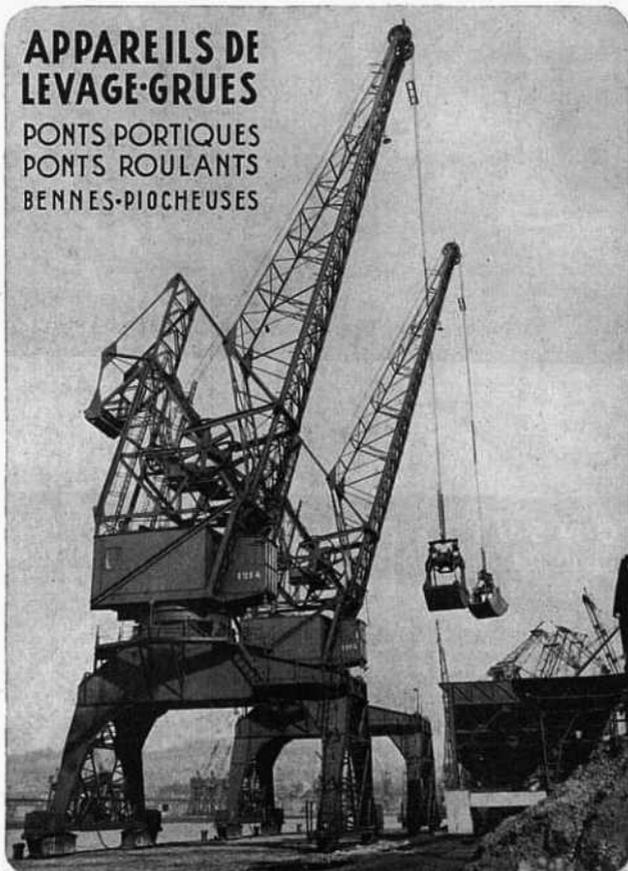


E^{TS} CAILLARD & C^{IE}

LE HAVRE

APPAREILS DE LEVAGE-GRUES

PONTS PORTIQUES
PONTS ROULANTS
BENNES-PIOCHEUSES



RÉPARATIONS ET APPAREILS AUXILIAIRES DE NAVIRES

25



IHS CGT 76
CAILLARD



CAILLARD
FIL ROUGE N°07 - 08 - 26 - 57

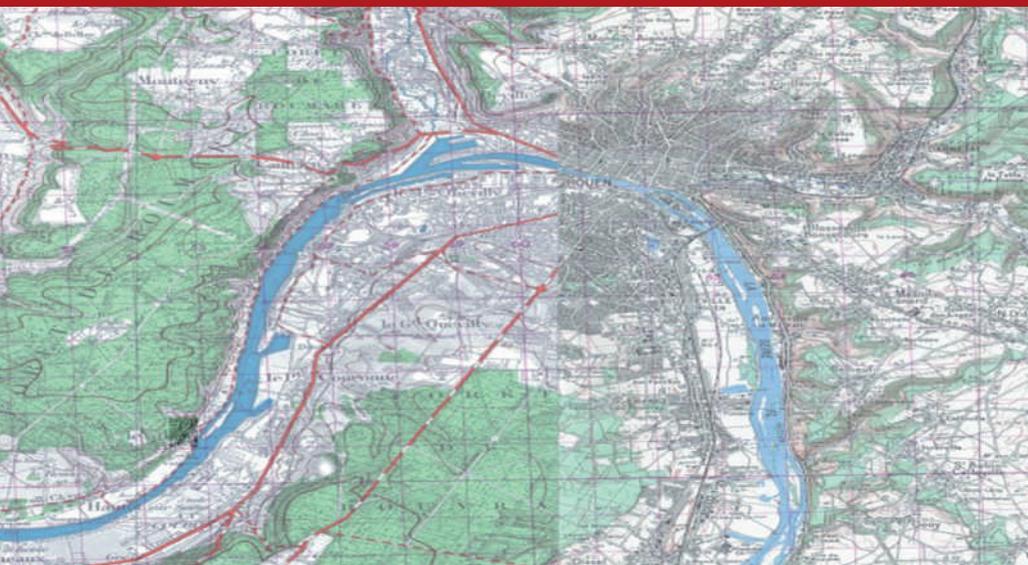
LES CHANTIERS

DE NORMANDIE

Fondés à Grand-Quevilly en 1893, les Ateliers et Chantiers de Normandie sont spécialisés dans la construction des grands voiliers de commerce.

Le déclin de ce type de navires contraint le chantier naval à s'ouvrir à la construction de bateaux à vapeur après 1901 et son rachat par les chantiers de Penhoët. Navires de guerre et de commerce se succèdent alors sur ses cales, faisant de l'établissement quevillais l'un des plus importants du pays. Mais la construction navale demeure une activité particulièrement sensible aux crises économiques, entraînant des fluctuations sur le carnet de commandes. Afin de maintenir un volume d'activités

le plus constant possible et conserver son personnel, l'entreprise décide, au lendemain de la première guerre mondiale, de renforcer son secteur de réparation navale. Avec l'affermage de la forme de radoub du port de Dieppe, les Chantiers de Normandie s'installent dans le troisième plus grand port haut-normand pour la réparation des chalutiers et des ferry-boats. A Rouen, l'utilisation des quatre docks flottants de la Chambre de commerce permet de réparer et d'entretenir l'ensemble des navires capables de remonter la Seine. Grâce à son important secteur de réparation navale, les Chantiers de Normandie peuvent dorénavant passer plus sereinement les crises dans la construction navale. En 1954, un nouveau seuil est franchi avec l'installation d'un atelier permanent dans





le port du Havre pour utiliser sa forme de radoub de 313 m. Grâce à leurs trois sites, les chantiers de Normandie s'inscrivent parmi les grands acteurs de la réparation navale française jusque dans les années 1980. Mais victime d'une énième crise de

la construction navale, le chantier quevillais se voit contraint de céder son secteur de la réparation, en 1984, à la société ARNO (Ateliers de Réparation du Nord-Ouest). Deux ans plus tard, les Chantiers de Normandie mettent la clé sous la porte.



**INTERVIEW VIDÉO
MICHEL CROGUENEC**



**CHANTIERS DE NORMANDIE
FIL ROUGE N° 47**

LA CONSTRUCTION NAVALE

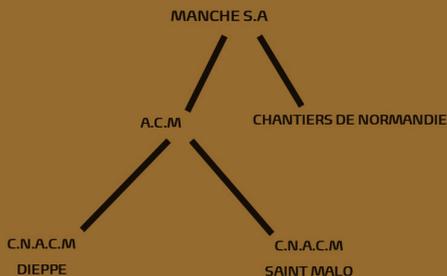
À DIEPPE

La première société de réparation et d'entretien de navires est créée à Dieppe en 1893.

Les Ateliers et Chantiers de la Manche vont être créés en 1912. Les luttes de l'après-guerre et celles des « trente glorieuses » leur permettent de satisfaire de nombreuses revendications, tout en construisant un outil de travail de haute qualité. Au milieu des années 80 pourtant, l'adversaire sera le plus fort et détruira ce fleuron de la construction navale. En 1977, le carnet de commandes gonfle, les ACM n'ont plus de place pour tout construire sur le site de Dieppe. La direction décide de reprendre les chantiers de Saint-Malo. En 1977, c'est la création de Manche SA avec

le rachat des chantiers de St Malo, et en 1978 reprise des Chantiers de Normandie à Quevilly. Les Chantiers de Dieppe repris par les Chantiers de la Manche sont mis en liquidation en 1987.

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE APRÈS CETTE RESTRUCTURATION



28



Irénée Bourgeois Député Maire de Dieppe et Christian Cuvillez.



La société Manche Industrie Marine (MIM) a été créée en 1988 à Dieppe sur le site des anciens ACM. Elle est spécialisée dans la construction navale acier et aluminium (chalutiers, remorqueurs, bateaux de servitude ainsi que pontons et restaurants flottants de rivière) ainsi que dans la construction d'ouvrages chaudronnés pour travaux maritimes. Elle est également spécialisée dans la maintenance et la réparation navale (chaudronnerie, tuyauterie, mécanique, hydraulique, électricité ...).

1984

En 1984, les ACM construisent deux chalutiers surgélateurs, les Snekkar, mais ensuite les cales restent vides et le 23 décembre le chantier ferme pour la première fois jusqu'au 7 janvier 1985. L'entreprise commence à sentir le poids de l'Europe des financiers et les décisions de fermer les chantiers en France ne tardent pas. William Pilon nous raconte : « Sous la tutelle de Manche SA et des ACM, nous dépendons des commandes des ACM. Nous louons notre outillage, mon marteau passe des ACM à CM ACM Dieppe en location. »

29



**WILLIAM PILON
CHANTIER DE LA MANCHE**



**ATELIERS ET CHANTIERS
DE LA MANCHE - DIEPPE
FIL ROUGE N° 07 - 08**

POURQUOI UN CHANTIER

NAVAL AU TRAIT ?

1916. Les Allemands occupent l'Est et le Nord de la France. Rouen est alors le premier port de France et la Seine devient l'axe majeur du ravitaillement du pays.

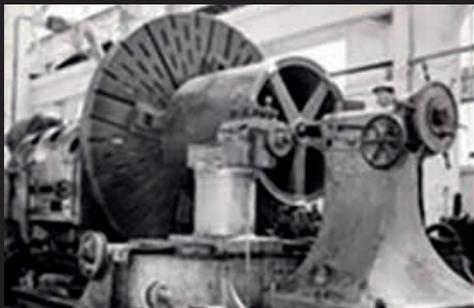
C'est avec une flotte de navires de guerre importante que l'Allemagne s'est engagée dans le conflit. Alors que la marine française est basée en méditerranée, nos chantiers de construction navale, comme celui de Dunkerque, sont régulièrement bombardés. Il s'avère urgent de relancer la construction navale en France. Le gouvernement français demande à Hypolite Worms de créer un chantier naval sur les bords de la Seine. C'est le site du Trait qui est retenu, notamment par sa situation sur un large bras de la Seine permettant le lancement de navires de

grandes longueurs.

La construction du chantier naval et de la ville

Ce sont des ingénieurs et techniciens du chantier de construction navale « France Dunkerque » qui vont organiser la réalisation du chantier. Comme au Havre 400 ans plus tôt, ce sont, en majorité, des travailleurs bretons qui assèchent les marais et réalisent les premiers travaux. 1924 - Lancement par les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime, du « Vaccarès » pour le compte de la société anonyme de navigation Daher le 5 janvier, du « Balidar » pour celui de la chambre de commerce de Dieppe, le 3 septembre et du « Léo » armé par Det Bergenske Dampskibsselskabs A/S Norvège le 4 décembre. 1972 - Après une lutte acharnée, de nombreuses manifestations, une





1955

René Biville, le secrétaire du syndicat CGT, qui commentait pour un journaliste une lutte menée par les 2 000 métallos pour les salaires, faisait remarquer que la CGT avait 1 045 syndiqués.

Les élections au Comité d'Entreprise de janvier 1956, donnent chez les ouvriers 971 voix à la CGT, 94 voix à FO et 190 voix à la CFTC. Chez les agents de maîtrise elle donnent 52 voix à la CGT, 94 voix à FO et 15 voix à la CFTC.

Dans le « Calfat », journal du comité d'entreprise on peut lire en 1950 : « Notre chantier est un des mieux armés de France et même du monde pour affronter la lutte et la concurrence » et c'est vrai.

mobilisation de toute une ville, le chantier ferme. Après la fermeture du chantier, la ville du Trait a perdu environ 300 foyers. Ces familles sont parties au Chantier de la Ciotat, au Petit Quevilly et 150 ouvriers viendront aux Ateliers & Chantiers du

Havre (A.C.H). C'est avec eux que seront construits des navires prestigieux, navires de recherches, car-ferry et les paquebots à voiles. En quittant les Chantiers du Trait, ils n'avaient pas dit leurs derniers mots.



**LE TRAIT ET SON CHANTIER
NAVAL
FIL ROUGE N° 06**



AVEC LE CONCOURS DE



**ADHÉREZ À L'IHS CGT
SEINE-MARITIME**