

Visite capucins

mai 2018

Un peu d'histoire ...

La création l'arsenal remonte à 1630 sous Louis XIII avec Richelieu . En 1667 sous Louis XIV Colbert donnera une forte impulsion aux travaux .

L'arsenal va s'implanter tout au long de la Penfeld pendant deux siècles et demi

..

À partir de 1889 L'Arsenal étant à l'étroit dans la rivière les travaux d'expansion commencent sur la zone de Laninon avec en 1916 la mise en service des grands bassins.

À l'arsenal on construit des bateaux en bois propulsés à la voile et cela jusqu'à l'apparition de bateaux en bois recouverts de fer .

Un décret de 1857 décide que tous les vaisseaux sans machines ne sont plus des navires de guerre .

En 1861 le Magenta premier vaisseau entièrement métallique est lancé et en 1872 on construit le Redoutable premier vaisseau entièrement en acier .(plus léger et résistant que le fer)

Une grande mutation : le métal !

Après deux siècles de présence de charpentiers , de gréeurs , de menuisiers , on voit apparaître des métiers tels que :

-les *Fe/ Me /Fe* (formeurs de métaux en feuille) qui sont en réalité les tôliers et chaudronniers

-Les *riveteurs* qui à force de frappe sur des rivets chauffés au rouge assembleront les tôles ; un vrai travail de forçat !

Cette activité déclinera avec la maîtrise de la soudure au début de la deuxième guerre mondiale

-les *mécaniciens , ajusteurs tourneurs fraiseurs*

- Les *électriciens et les électroniciens* vont suivre rapidement ...

Il faut des ateliers neufs

Pour toute cette mutation il faut construire des ateliers

Pour construire les coques on érige en 1910 le gigantesque atelier de construction des bâtiments en fer au fond de la Penfeld avec la cale d'assemblage et lancement des bateaux (dernier lancement en 1954 l'escorteur Dupetit Thouars)

Les capucins

Pour toute cette mutation industrielle il faut trouver un espace et ce sera celui des capucins ,qui tient son nom à la présence d'un monastère implanté en 1695 sur ces lieux .Cet espace repris comme bien public à la révolution sera d'abord une caserne pour apprentis canonnières puis ouvriers d'artillerie ..

Après les canonnières voici les ouvriers du port !

En 1841 sur le plateau on construit ces magnifiques ateliers qui recevront :

-Un atelier des Machines ,

- une fonderie
- une chaudronnerie ,
- un atelier de réparation entretien des auxiliaires embarqués
- un atelier d'électricité sera érigé par la suite.

-L'atelier des forges n'aura pas droit de cité aux capucins car le sol du plateau érigé au dessus de caves n'aurait pas résisté à la puissance de son pilon de 6 tonnes .

Années 70:80

A cette époque il y avait environ 800 salariés sur le plateau .l'accès se faisait par la porte du Carpon gardée comme toutes les portes de l'arsenal par des gendarmes maritimes .les deux rues de Pontaniou et du Carpon possédaient une bonne dizaine de café ou les ouvriers se retrouvaient par spécialités .Les habitués avaient le droit à la tournée du lundi et pour les autres ils se donnaient rendez vous les jours de paye ou « d'arrosage » divers (avancement promotion , anniversaire, naissance...) Le bistro plus célèbre d'entre s'appelait le Trou il se situait juste en haut des escaliers de la rue st Malo

Bien entendu les ateliers n'avaient pas la belle allure de ce que nous voyons aujourd'hui et ,le confort était plutôt précaire .

Il y faisait très chaud l'été et très froid l'hiver car l'isolation était inexistante .(on voyait les ardoises au plafond !)

Le chauffage provenait d'un air chaud produit par la centrale électrique située sur les bords de la Penfeld (la grande cheminée) Cet air tiède avait grand peine à réchauffer les lieux ; j'ai vu 5° le matin et 8° à midi !! Comme les machinistes avaient un travail très statique c'était très inconfortable.

Pour « améliorer »cette situation il y avait toute la journée un ballet de camions qui rentraient dans les ateliers par le coté nord et ressortaient par le sud ..imaginez les courants d'air et les engueulades avec les chauffeurs !

Pour les sanitaires on avait prévu des pissotières à l'extérieur et un magnifique « cabinet d'aisance » que l'on appelait *la Pagode* en face du boulevard Jean Moulin. Cet édifice avait deux particularités

-son toit en forme de pagode

-son aménagement avec un respect de la hiérarchie :une porte pleine avec clef pour les chefs et ,une demi porte sans clef pour les ouvriers .

A noter que dès 1901 soucieux de l'environnement une réglementation interdisait le « tout à la rivière »

Il n'y avait pas non plus de lavabos dans les ateliers aussi on se lavait sommairement les mains dans des seaux que l'on allait chercher à tour de rôle . L'accès aux vestiaires et donc aux lavabos douches n'était autorisé qu'en dehors des séances travail .

L'arrivée des femmes dans les ateliers au début des années 80allait enfin apporter un minimum de confort .Une installation d'un chauffage radian sera installée et apportera un petit plus au niveau température .

A l'atelier des machines les chaussures de sécurité que j'ai eu en 1966 étaient des sabots de bois qui avaient au moins l'avantages de résister aux copeaux

métalliques produits par les machines .

Faisons un tour d'horizon

-Au nord à la place du parking *l'atelier Électricité* réparait tous les moteurs électriques des plus gros et ,(il y en a beaucoup sur les navires) aux plus petits (ustensiles de cuisine ou aspirateurs)

Cet atelier plus récent que ceux conservés à disparu aujourd'hui.

Les grands ateliers .

En entrant dans ces ateliers tout d'abord près du bâtiments aux Lions se trouvait **le POM** (petit outillage machines) où l'on fabriquait tous les outillages spéciaux pour les machines . On y procédait aux affûtages et, il y avait également un atelier de traitement des métaux pour en augmenter les caractéristiques . (trempe, cémentation, nitruration ..)

A l'autre angle du bâtiment **le SCF** (service contrôle fabrication) On y faisait entre autre des essais de résistance des matériaux...plus tard le service qualité de l'arsenal s'y implantera.

La Fonderie occupait les deux nefs d'entrée avec à l'étage un *Atelier des modèles* où travaillaient des menuisiers hors pairs . Ils réalisaient des moules en bois de pièces les plus complexes à réaliser en fonderie ..Comme ils étaient très doués c'est aussi à eux que l'on confiait la fabrication des maquettes des bateaux construits à l'Arsenal ;

Au rez de chaussée *l'atelier Moulage* où des ouvriers réalisaient grâce aux modèles en bois des moules en sable destinés à recevoir le métal en fusion .

Dans la zone *la zone des fours* on portait le métal (acier ou bronze) en fusion .Les jours de coulées l'on pouvait assister dans une semi pénombre au spectacles des ouvriers couverts de leur tenue en amiante procéder aux coulées au milieu de fumée , d'étincellesc'était dantesque !

L'Atelier des Machines avec ses trois nefs

-*Une nef ajustage et réparation de moteurs* du plus petit (hors bord)au plus grand (diesel de sous marins ou dragueur de mines)

les deux bancs d'essai insonorisés ont disparu aujourd'hui

-*Une nef des grosses machines dite la nef des « Seigneurs ».*

Ce terme était attribué à ceux qui maîtrisaient les machines telles que la raboteuses , les aléseuses , les tours verticaux et les grand tours dont celui de 22 mètres encore présent . Il est évident que l'on ne confiait pas ces machines et les travaux à exécuter à des novices mais à des ouvriers dont on pouvait dire qu'ils avaient de l'or dans les pattes !

Au dessus des têtes élingués aux ponts roulants passaient :des énormes carlingages ; des dômes de sonar de frégates , des lignes d'arbres d'hélice (celle du Charles de Gaulle) des gouvernails de croiseurs ou porte avions ,des hélices énormes ...

Ont été réalisés en ces lieux aussi ,du matériel pour les presse Sciaki a destination de l'industrie automobile et aussi les viroles du métro d'Anvers de près de 7 mètres de diamètre (1974).

La troisième nef était occupée par une centaine de machines outils telles que des tours des fraiseuse des mortaiseuses des tours automatiques et numériques de perceuses ...Les travaux de réparation ou fabrication des pièces les plus diverses y étaient exécutés .

A l'atelier des Machines on usinait toutes sortes de pièces, de la vis de 4mm à l'arbre d'hélice de 22 mètres .

Atelier des Machines R

A la place de la première nef de la médiathèque il y avait l'atelier des machines R (comme réparation !)

Cet atelier travaillait exclusivement pour les bateaux en carénage navire de surface et sous marins .On y réparait les pompes et tous les auxiliaires mécaniques et ils sont nombreux . Une fosse pour recevoir et caréner les périscopes de sous marins fut construite années 80.

Atelier chaudronnerie

Et pour finir à la place de la médiathèque il y avait la *Chaudronnerie* .L'arrivée de la propulsion vapeur demandait un savoir faire en tuyauterie en tout tout genre. Les tuyaux droits sont modifiés et prennent les formes les plus complexes à force de chauffe, de frappe ou de cintrage à la machine .Le grand four conservé servait à recuire les matériaux après formage de façon a redonner au métal toute ses caractéristiques .

A l'extérieur (aujourd'hui disparus) il ne faut pas oublier deux endroits sordides ou ceux qui ont exercés y ont sûrement laissés quelques années de leur vie .

L'atelier Zingage (à l'emplacement du téléphérique) où l'on faisait passer les tuyaux dans un bain de zinc bouillonnant d'une vingtaine de mètres . Un semblant d'aspiration essayait de rendre l'atmosphère acceptable .

Le local Sablage ou dans un local étriqué le sableur traitait les tuyaux revenant des bateaux pour les rendre usinables .le pauvre malheureux qui y travaillait avalait autant de sable que ses tuyaux .

Ambiance

Vous entrez par le coté parking et ,vous avez le droit aux odeurs des huiles surchauffées utilisées pour traiter les métaux. En avançant vous voyez des ouvriers faire des châteaux de sables et de l'autre coté dans la pénombre c'est vulcain a force de fumées et d'étincelles .

Passons aux machines ;de suite vous sentez une odeur d'huile de coupe servant à améliorer l'usinage sur machines et ,vous êtes saisis par le bruit constant et lancinant de ces presque deux cents machines outils en action ...Parfois le bruit strident d'un usinage difficile d'inox ou de cupro aluminium vous écorche les oreilles ainsi que les klaxons très généreux de nos amis les chauffeurs de camions

....

A la chaudronnerie changement d'ambiance encore .Ici il y de la fumée produite par des soudeurs. Le bruit violent des chocs produit pour dompter les tuyaux vous agresse et vous ressentez cette odeur caractéristique et pas agréable du brai utilisé pour cintrer les tuyaux ..(Brai produit de distillation de goudron ou pétrole)
Bref une ambiance particulière.

Des conditions difficiles

Ces grands ateliers non isolés reçoivent un semblant de chauffage par air chaud puis par radiants dans les années 80. Les sanitaires et lavabos sont inexistant...il faut sortir des ateliers pour accéder aux pissotières et , au fameux « cabinet d'aisance » appelé la Pagode situé face au bd Jean Moulin .

Des camarades , des luttes ...

Ces lieux sont aussi témoins de camaraderie extraordinaire et de luttes syndicales intenses entre autre pour défendre les statuts des ouvriers des arsenaux et la pérennité du site .les personnels des capucins étaient reconnus comme particulièrement combatifs .
Les leader syndicaux haranguaient les ouvriers du haut du grand marbre ..

N'oublions pas les jours de paye !!

En 1966 les horaires étaient de 8h /12h30 puis 13h45 /18h05 ce qui faisait des semaines de 44h 8 .

La paye à la quinzaine était une belle journée ; tout d'abord on terminait plus tôt 17h45 et ensuite on rentrait avec le magot sans oublier de passer boire un pot avec les copains .

Ce privilège de recevoir son argent en liquide s'est arrêté en août 1972...imaginez que une voiture banalisée allait chercher la paye de 7000 personnes à la Banque de France et que les « payeurs » montaient aux Capucins à pieds avec dans leurs cartables la paye de 800 personnes .
Une autre époque je vous le dis !!