

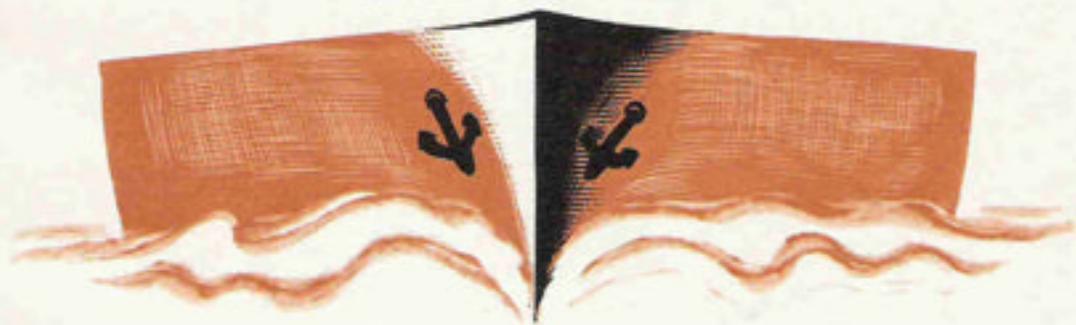


FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

---

LA SEYNE / LE HAVRE

SOCIÉTÉ  
DES  
FORGES  
ET  
CHANTIERS  
DE LA  
MÉDITERRANÉE



*Lancement de l'Escorteur "LE LORRAIN" (1 290 tonnes - 22 000 CV).*



2

ÉTABLISSEMENTS

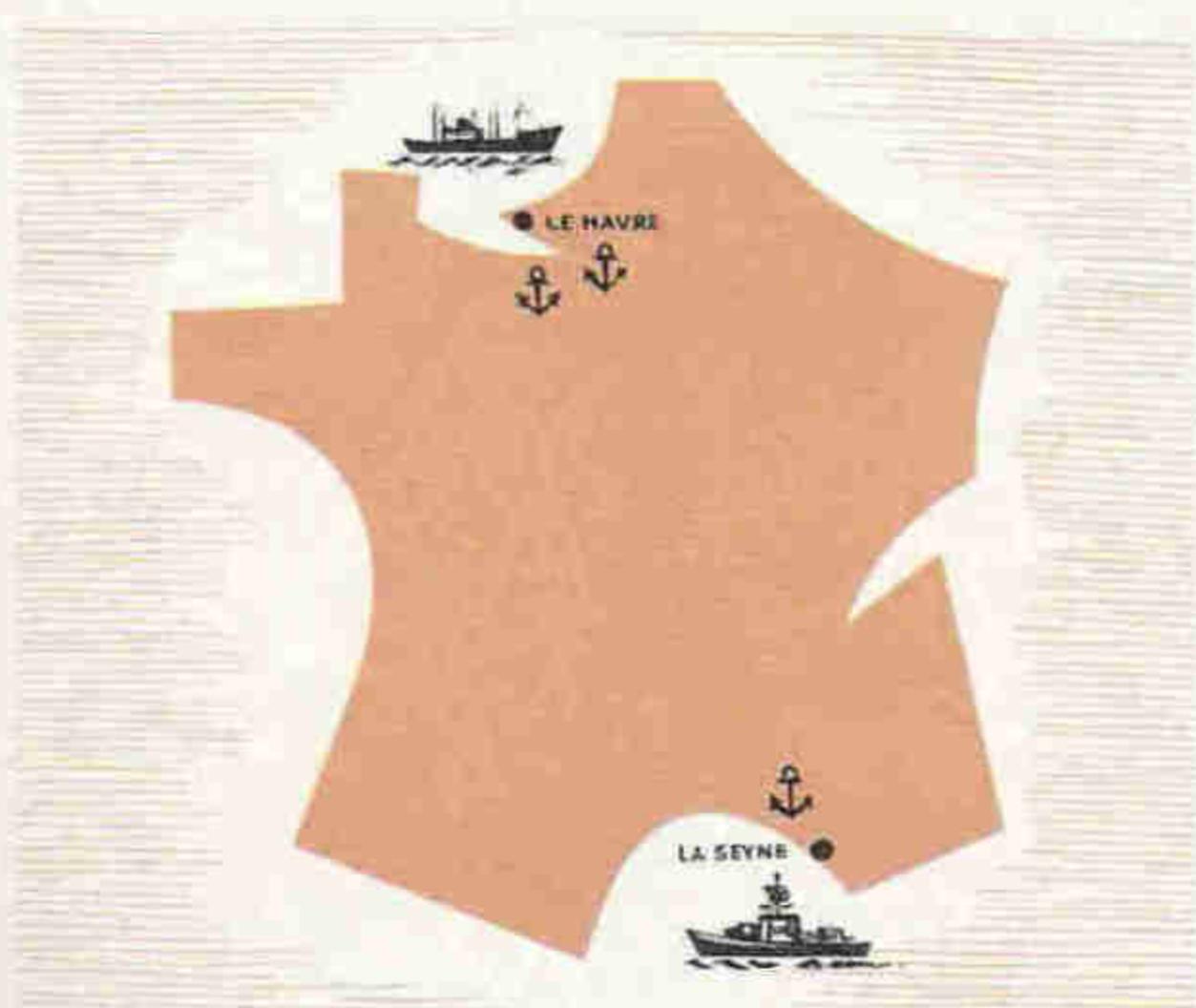
---

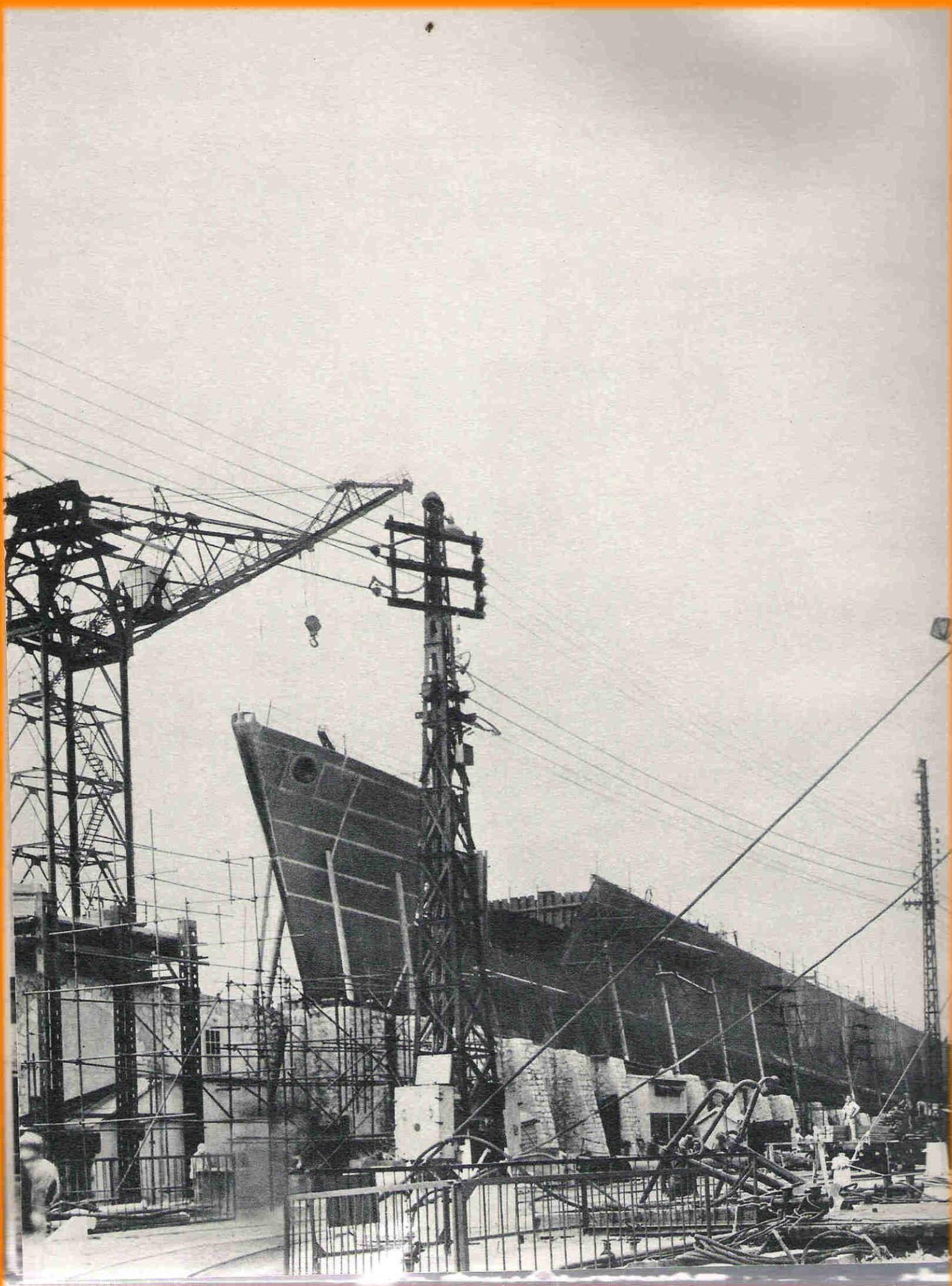
LA SEYNE

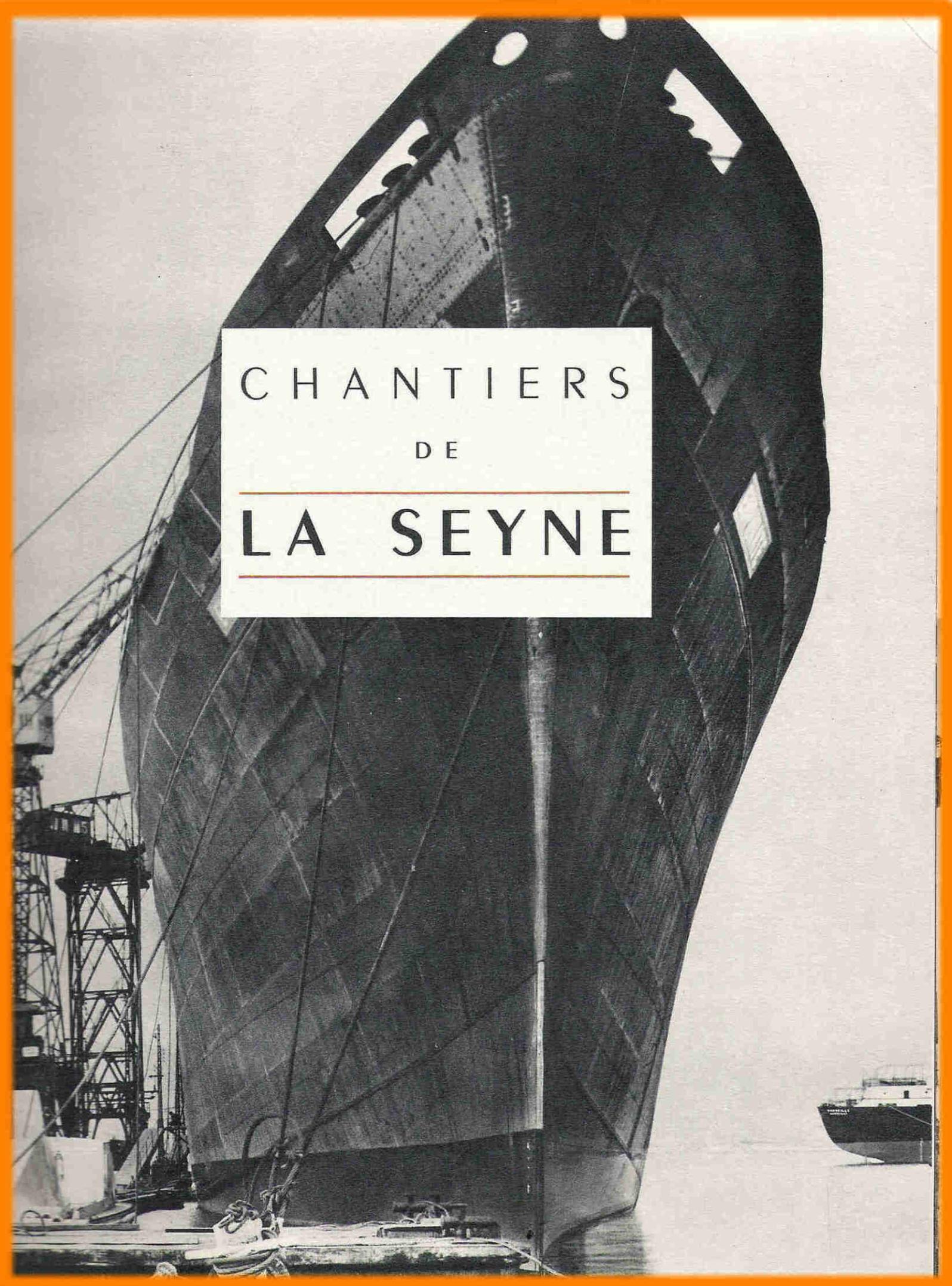
---

LE HAVRE

---







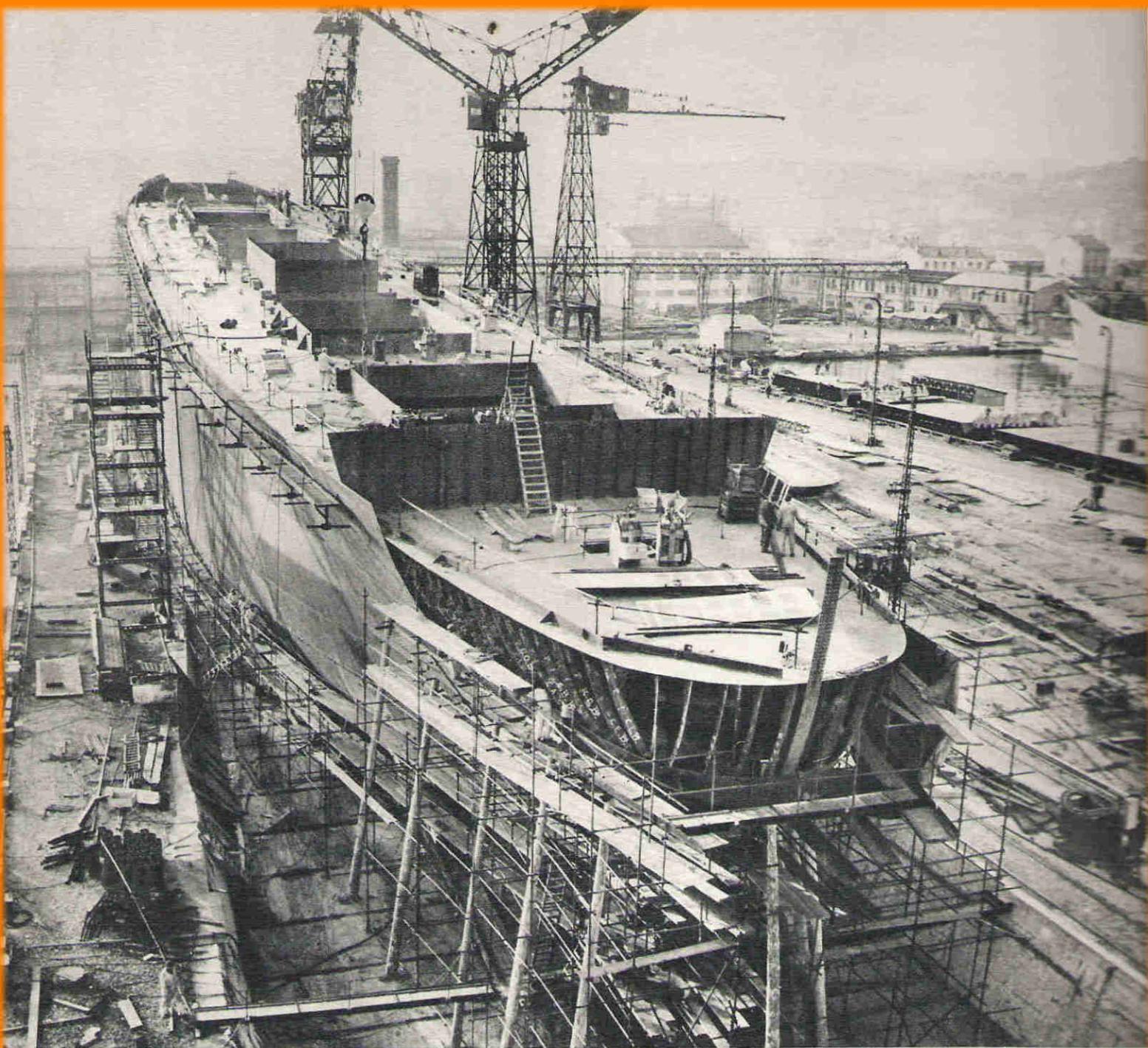
CHANTIERS

DE

---

LA SEYNE

---



Au printemps 1956 quatorze grands bâtiments se trouvaient simultanément à différents stades de construction aux Chantiers de La Seyne, parmi lesquels 7 grands cargos pour des armements norvégiens ou anglais, 6 navires de charge ou porteurs de minerais et un escorteur pour compte français. Ces chiffres permettent d'apprécier la puissance des moyens de production de cet établissement.

---

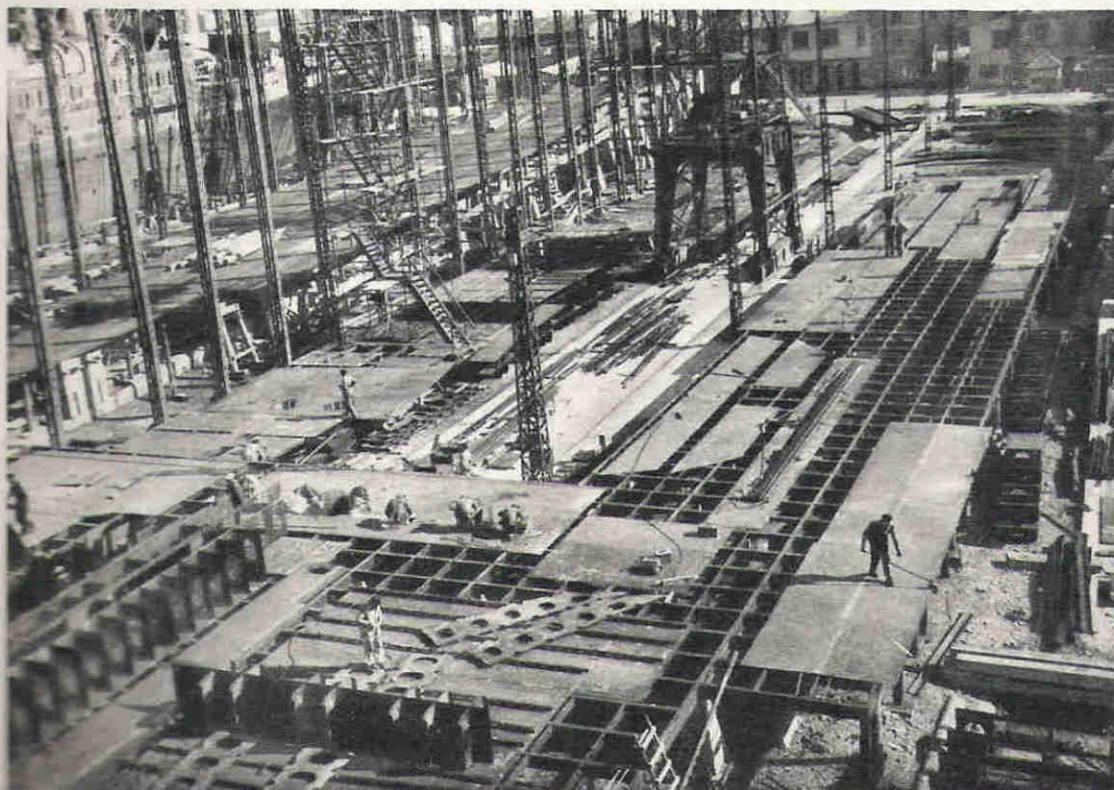
**E**LÉMENTS principaux des succès de la Société des FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE, les Chantiers de LA SEYNE ont été systématiquement et complètement détruits avant la Libération de la côte provençale en 1944. Quand vient le jour de la Libération, tous les quais sont anéantis, toutes les grues de cales effondrées, ainsi que la presque totalité des Ateliers.

La reconstruction est entreprise aussitôt et poursuivie malgré les difficultés innombrables dues à la pénurie générale des matériaux. Cet effort sans précédent dans l'histoire de la Société porte ses fruits dans des délais relativement courts puisque, moins de deux ans plus tard, l'équipement fondamental est rétabli et qu'en 1949 les anciens quais sont non seulement reconstruits mais encore complétés par un nouveau quai d'armement de 400 m de longueur dragué à 9 m, dont l'étude avait été entreprise avant 1944. Entre temps, tout au début de 1948, les Chantiers sont les premiers à livrer à la Marine Marchande les premiers navires importants de son programme de reconstruction.

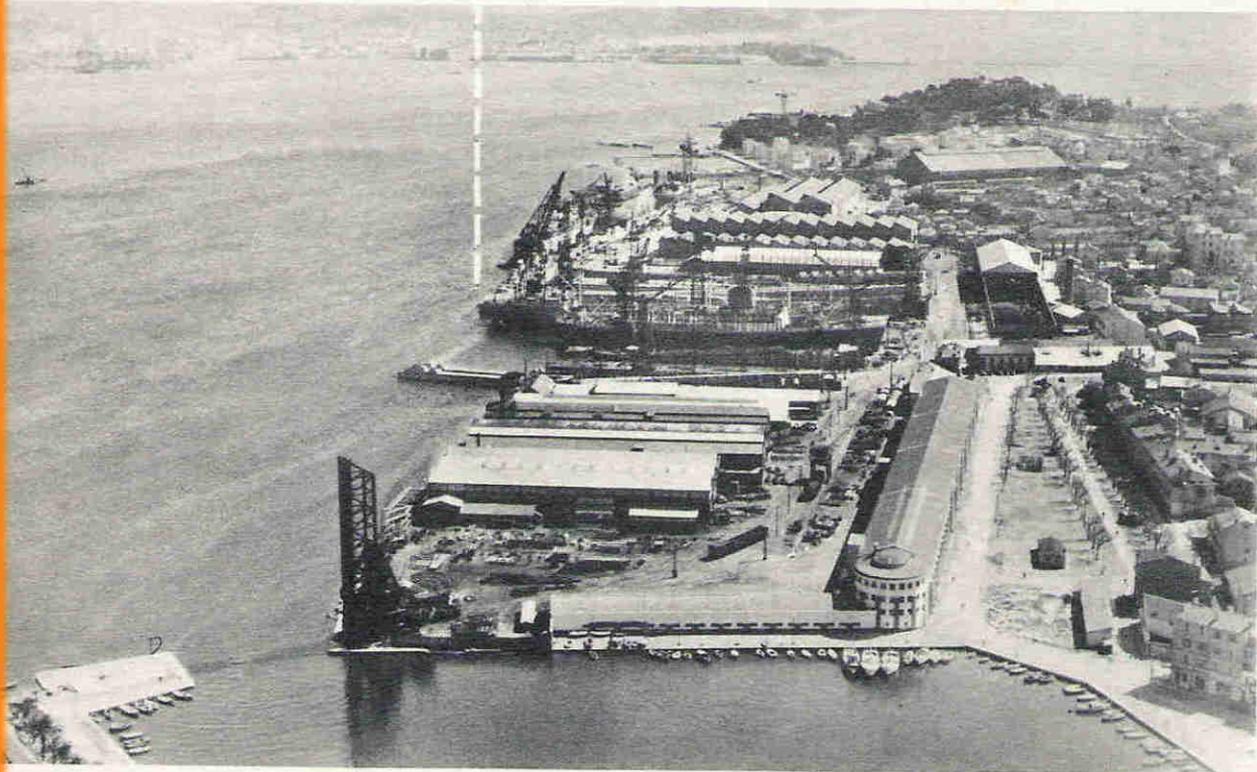
Complètement reconstitués, les Chantiers de LA SEYNE occupent une superficie totale de 250 000 m<sup>2</sup> dont 75 000 m<sup>2</sup> de surface bâtie avec un front de mer de 1 400 m. L'effectif est de 4 000 personnes environ.

Axés de longue date sur les techniques poussées des grands bâtiments de combat et des paquebots, ils sont en mesure de construire les coques, les turbines (licence PARSONS) et les chaudières (types F.C.M. et autres) pour des navires de tous types jusqu'aux plus forts tonnages.

S'intéressant en outre, depuis 1916, à la fabrication des chars de combat, ils ont participé à la construction, à la Libération, des chars ARL 44 de 50 tonnes et ils livrent actuellement des chars AMX de 13 tonnes.



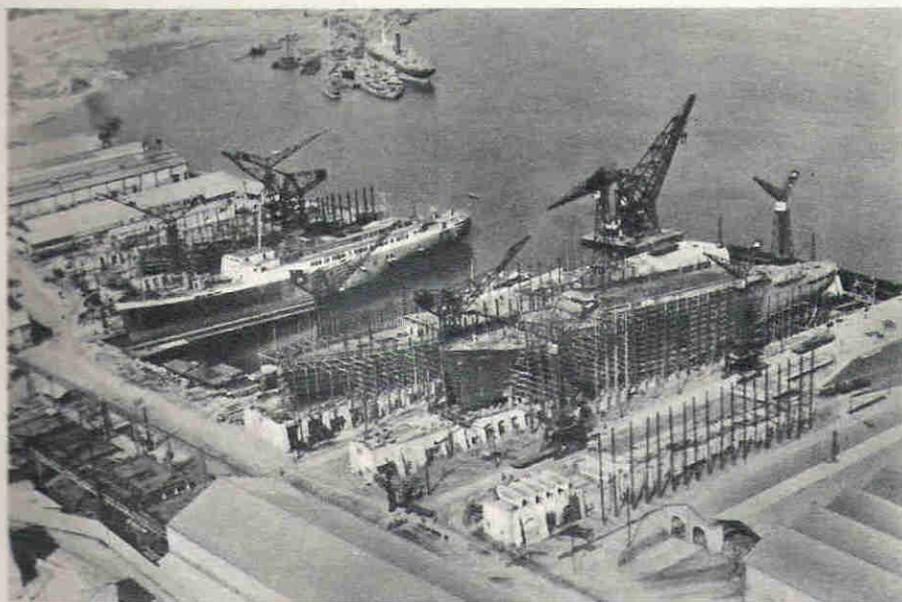
*Une des aires de préfabrication, en bordure de la cale 4.  
Elle est desservie par 2 ponts roulants de 15 tonnes.*



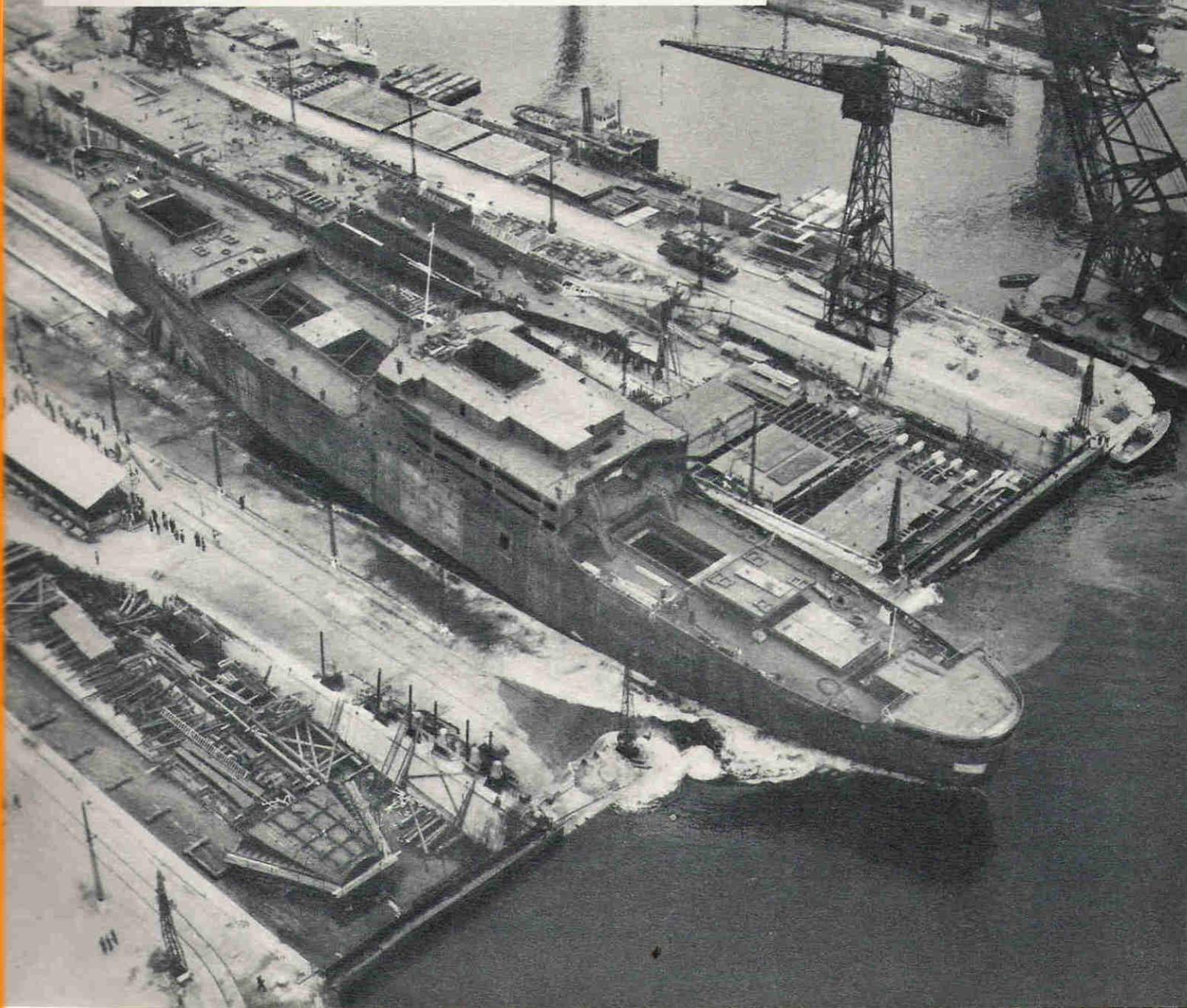
*Ensemble des Chantiers  
Vue aérienne  
prise de l'Est*

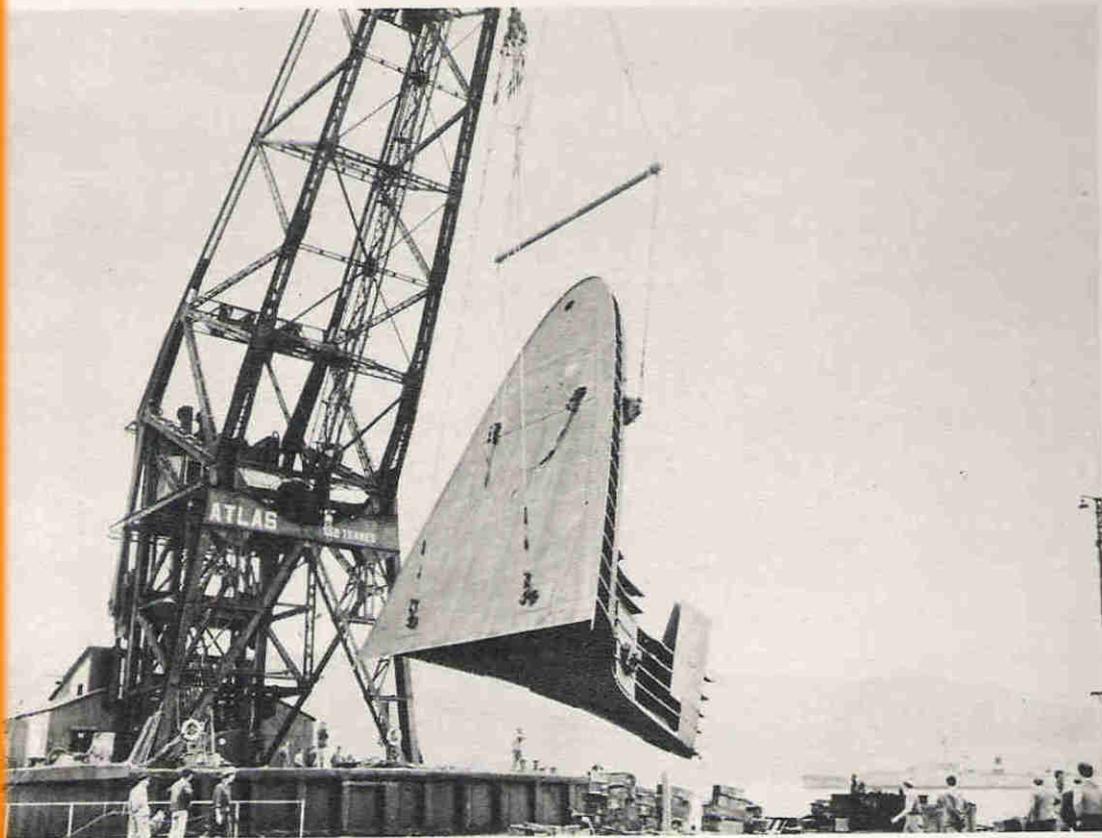
*Vue aérienne  
prise de l'Ouest*

*Les de construction et la darse d'armement (140 mètres de longueur × 70 mètres de largeur).*



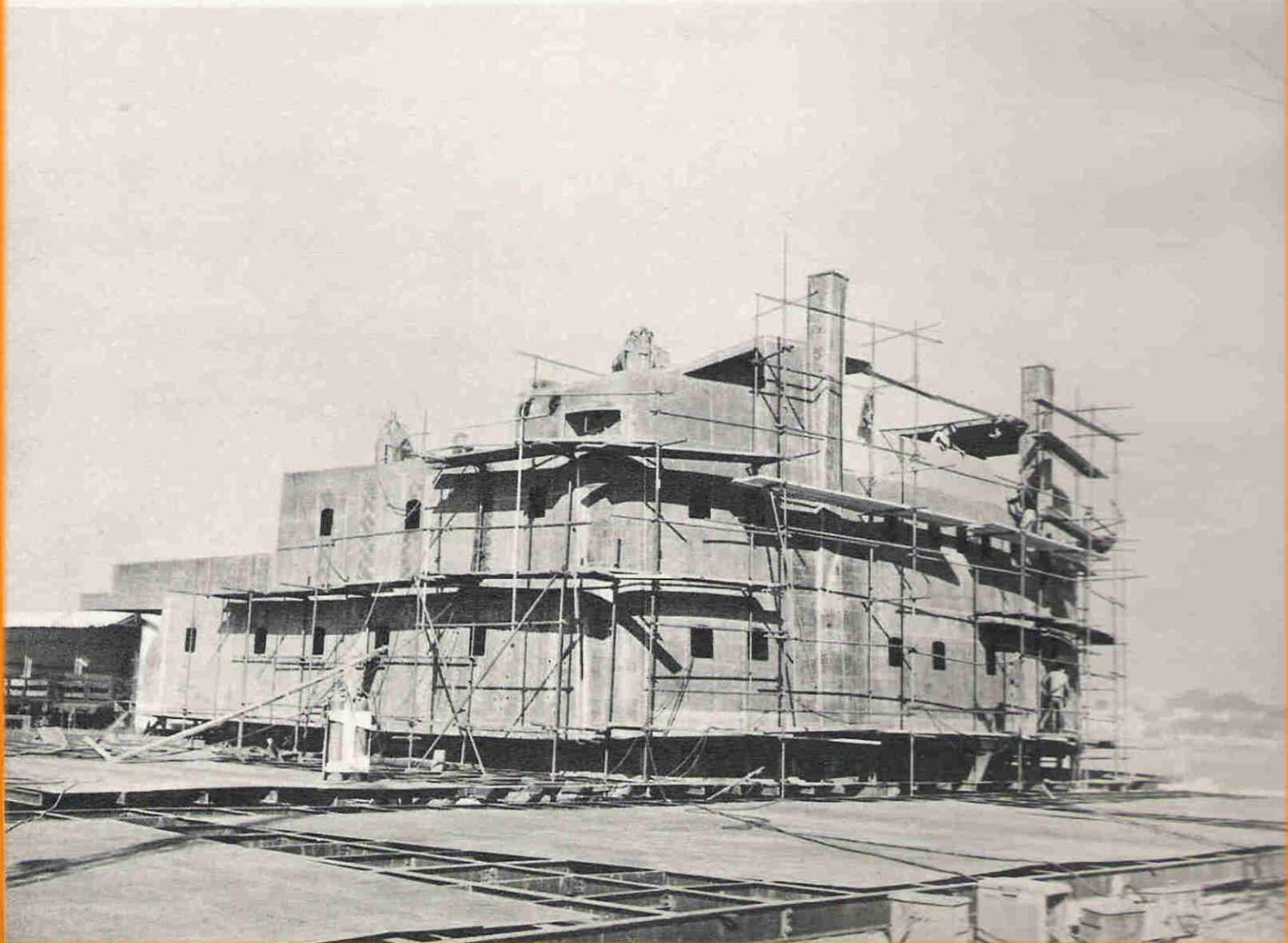
*Lancement de l' "EUPHRATE"  
cargo de 8 300 tonnes.  
(16 Octobre 1954).*





*Arrière préfabriqué du cargo de  
7 200 tonnes "DUQUESNE"  
(poids 52 tonnes).*

*Un grand élément préfabriqué  
Le château du cargo de 10 500 tonnes  
"ROALD AMUNDSEN"  
(poids 110 tonnes).*



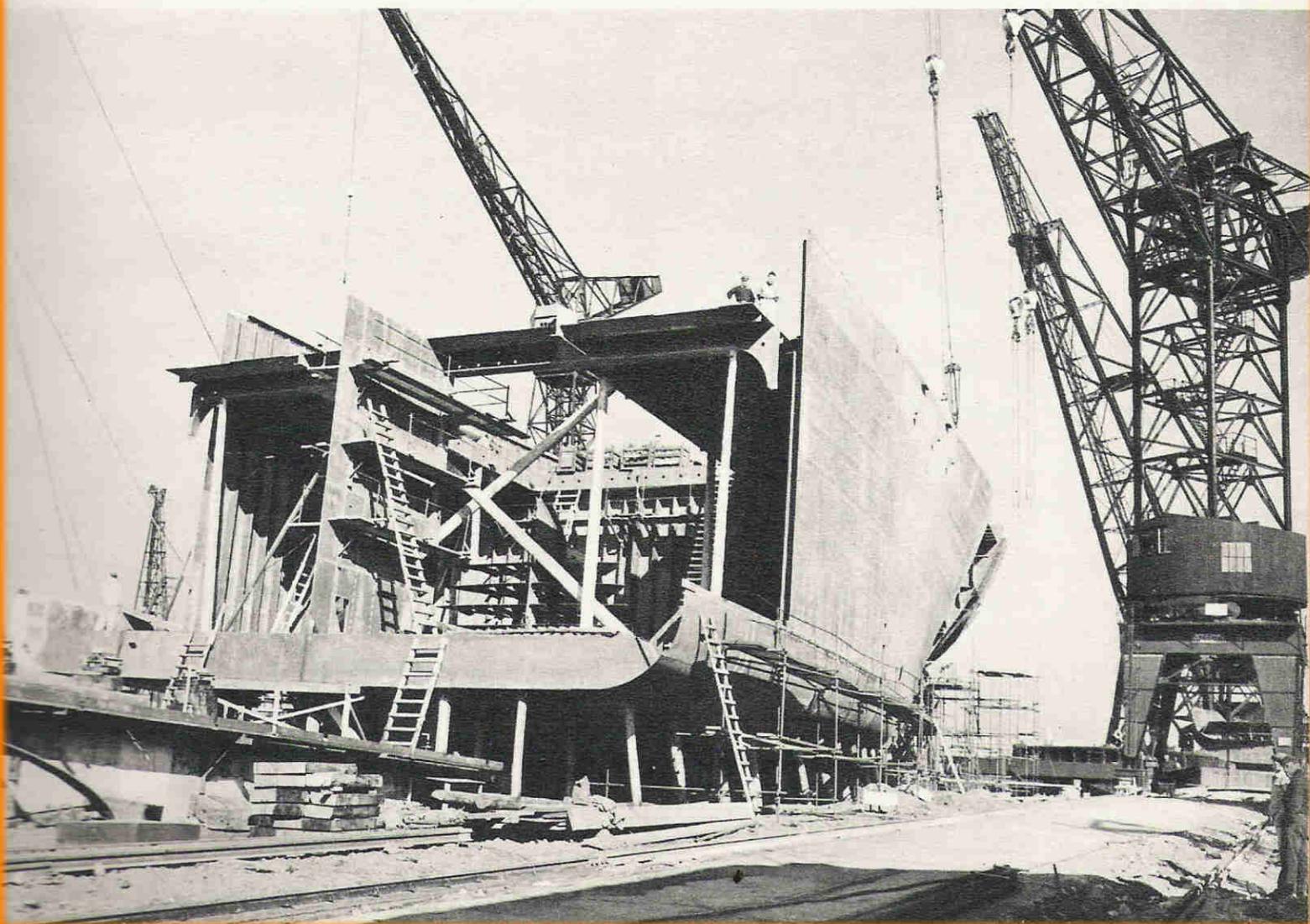
## CALES DE CONSTRUCTION - MOYENS DE LEVAGE

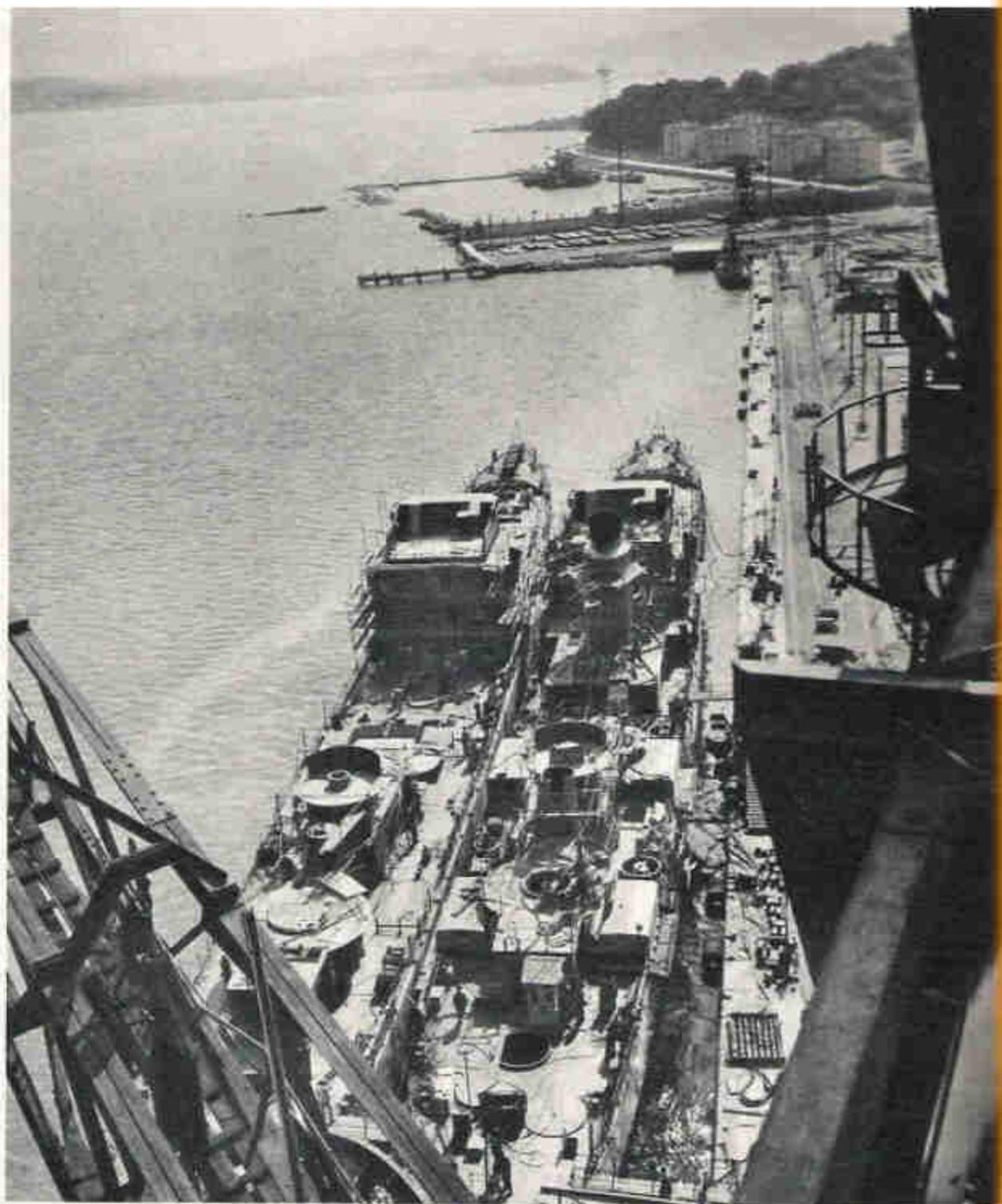
Trois grandes cales, situées à l'Est de la darse d'armement, sont pourvues d'avant-cales, permettant de construire des navires de 220 m de long. Deux autres cales, situées à l'Ouest de la darse, ont une longueur utile de 110 m. Ces cales sont desservies par 14 grues de puissances échelonnées de 4 à 80 tonnes. Grâce à la normalisation des largeurs des voies de roulement, les grues de cales de 4 à 40 tonnes peuvent être rassemblées en n'importe quel point de travail le long des cales ou des quais d'armement, leur transport s'effectuant aisément au moyen de l'« Atlas » ponton grue de 150 tonnes, qui complète l'ensemble des moyens de levage des Chantiers.

## AIRES DE PRÉFABRICATION

Les coques sont construites suivant les procédés les plus modernes. De grands ensembles sont préfabriqués, soit dans l'atelier de soudure situé en tête des grandes cales, soit sur les plateformes extérieures aménagées à proximité immédiate des cales et parallèlement à chacune. Ces aires de préfabrication, desservies par leurs appareils de levage propres, possèdent, comme les cales, un réseau complet de distribution de courant de soudure. Elles sont en outre accessibles aux grues desservant les cales voisines. Ainsi sont constitués et manutentionnés des éléments préfabriqués dont le poids unitaire peut atteindre normalement 70 tonnes et exceptionnellement, grâce à l'« Atlas », 120 tonnes.

*Le 10 500 tonnes " WAVECREST " à machine arrière - Montage de la tranche de l'appareil propulsif.*

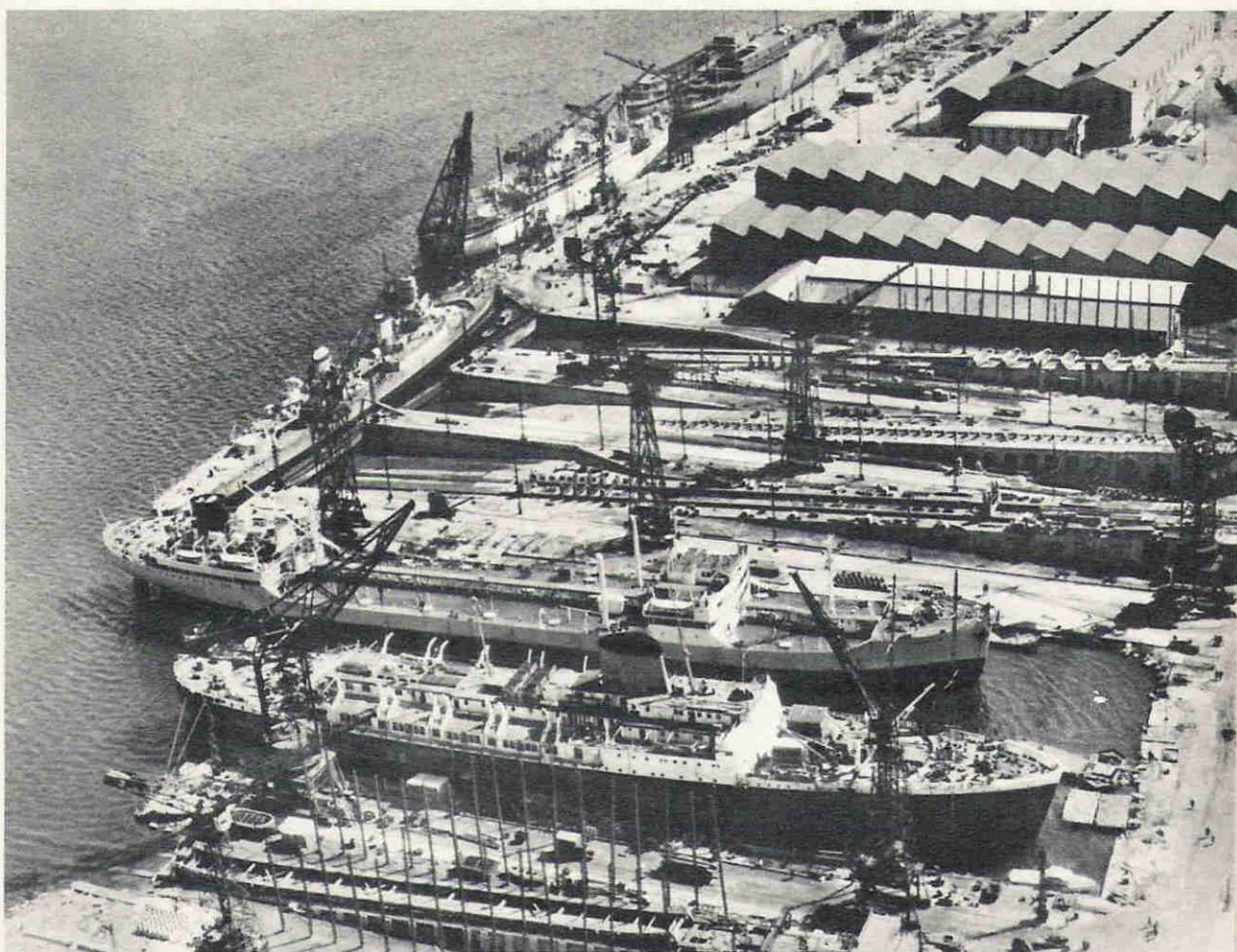




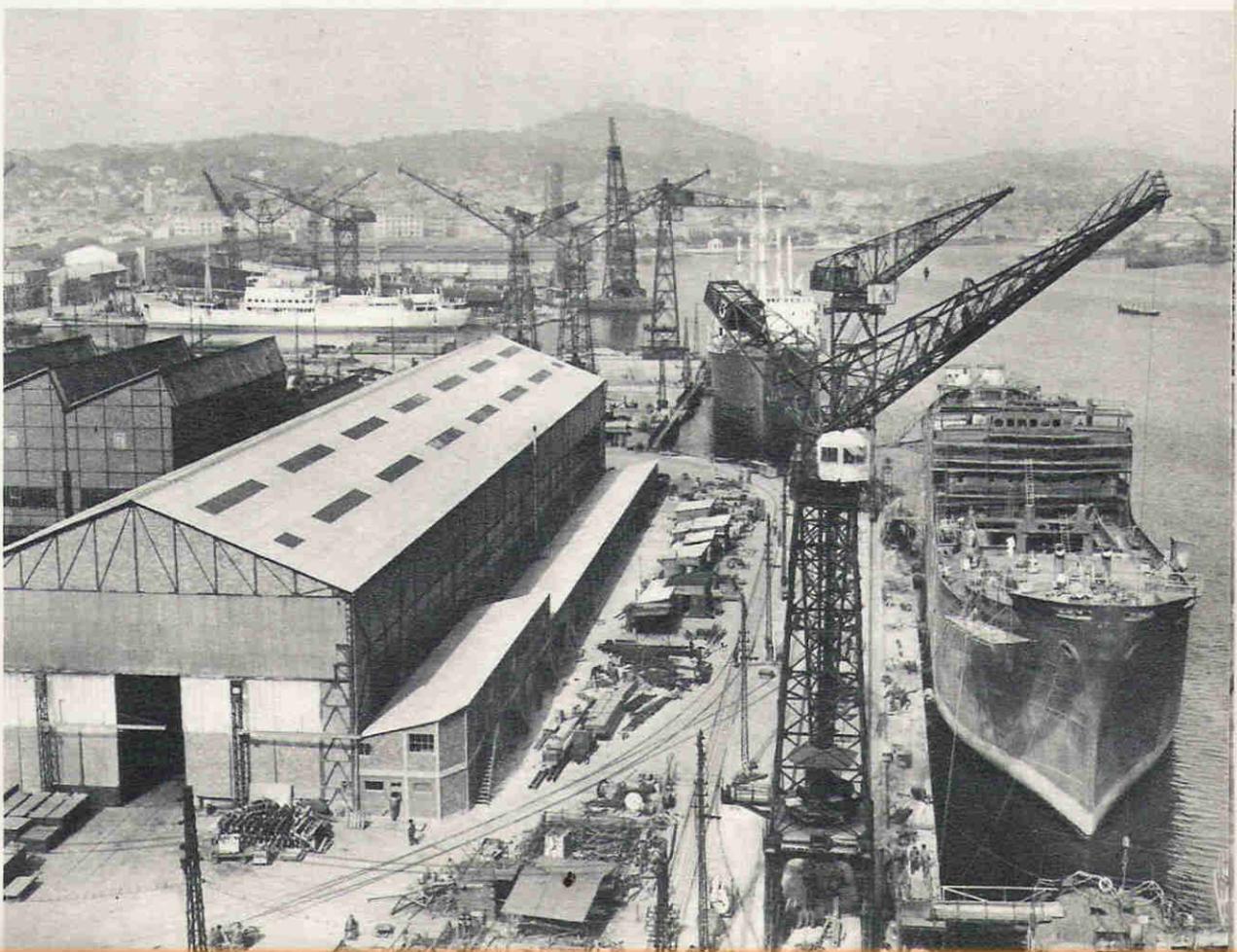
*Nouveaux quais d'armement de 400 mètres de longueur - C.*

...Huit cent mètres de quais pourvus de voies ferrées pour grues, de voies ferrées courantes, de distribution d'air comprimé, de courant de soudure et d'eau, peuvent recevoir les grands navires en armement ou en réparation, jusqu'au tirant d'eau de 9 m.

*l'ensemble des cales  
et des postes d'armement.*



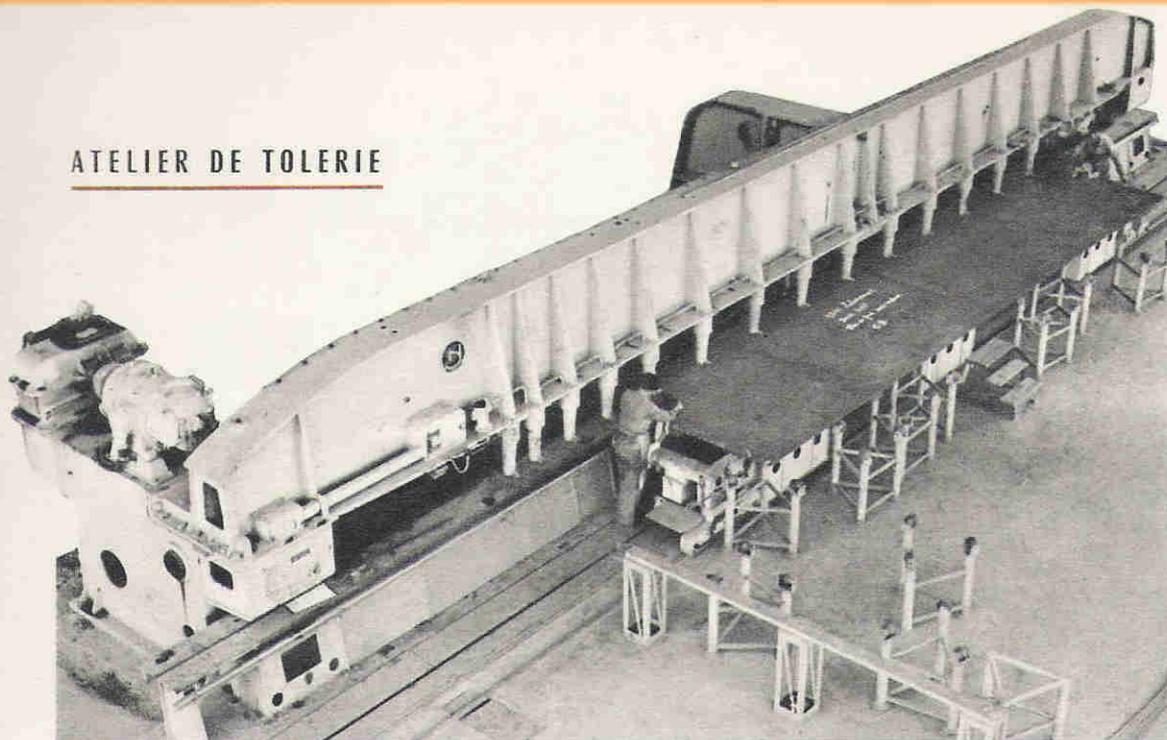
*le nouveau quai d'arme-  
ment de 400 mètres de  
longueur - Côté Ouest.*





*Section d'oxycoupage.*

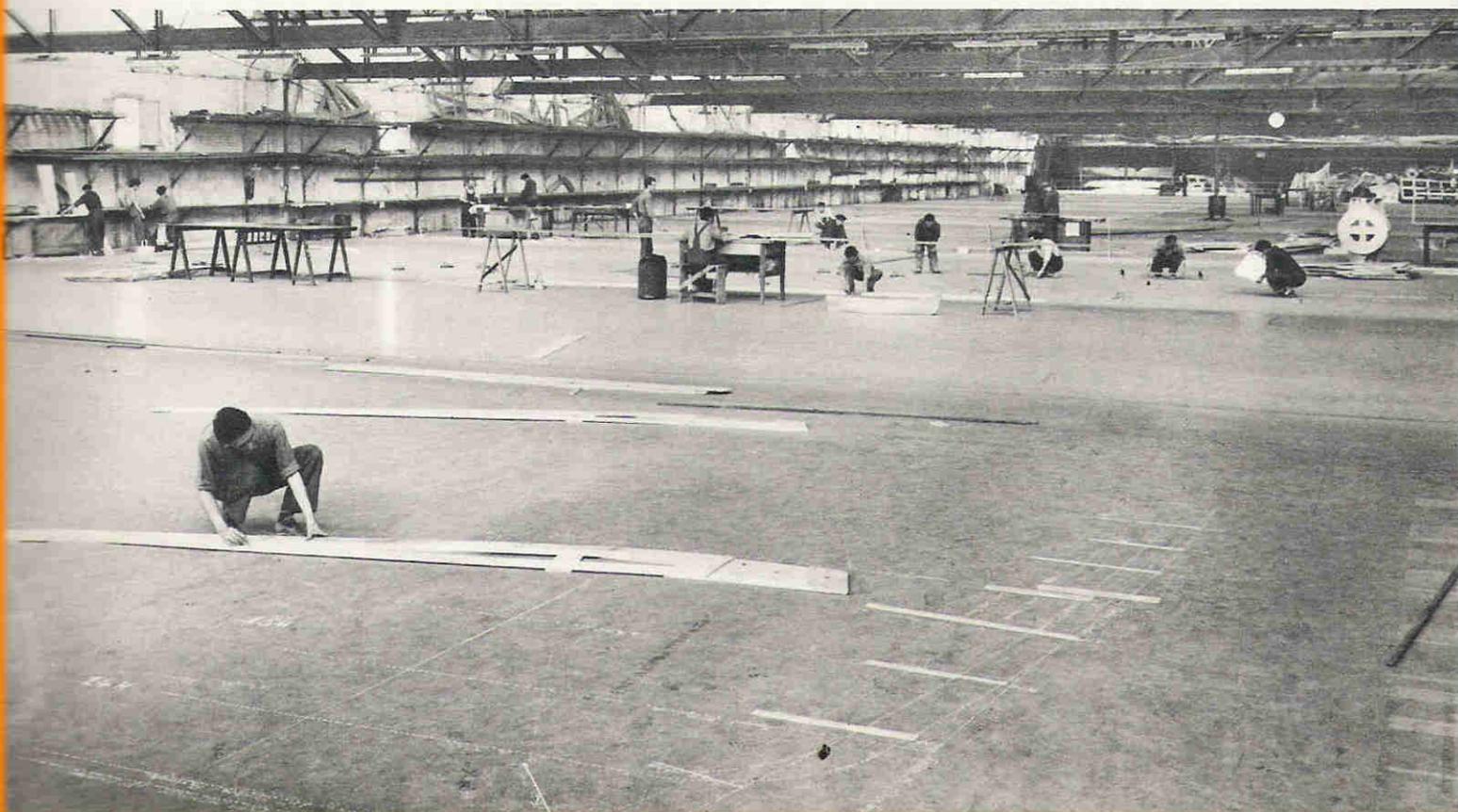
## ATELIER DE TOLERIE

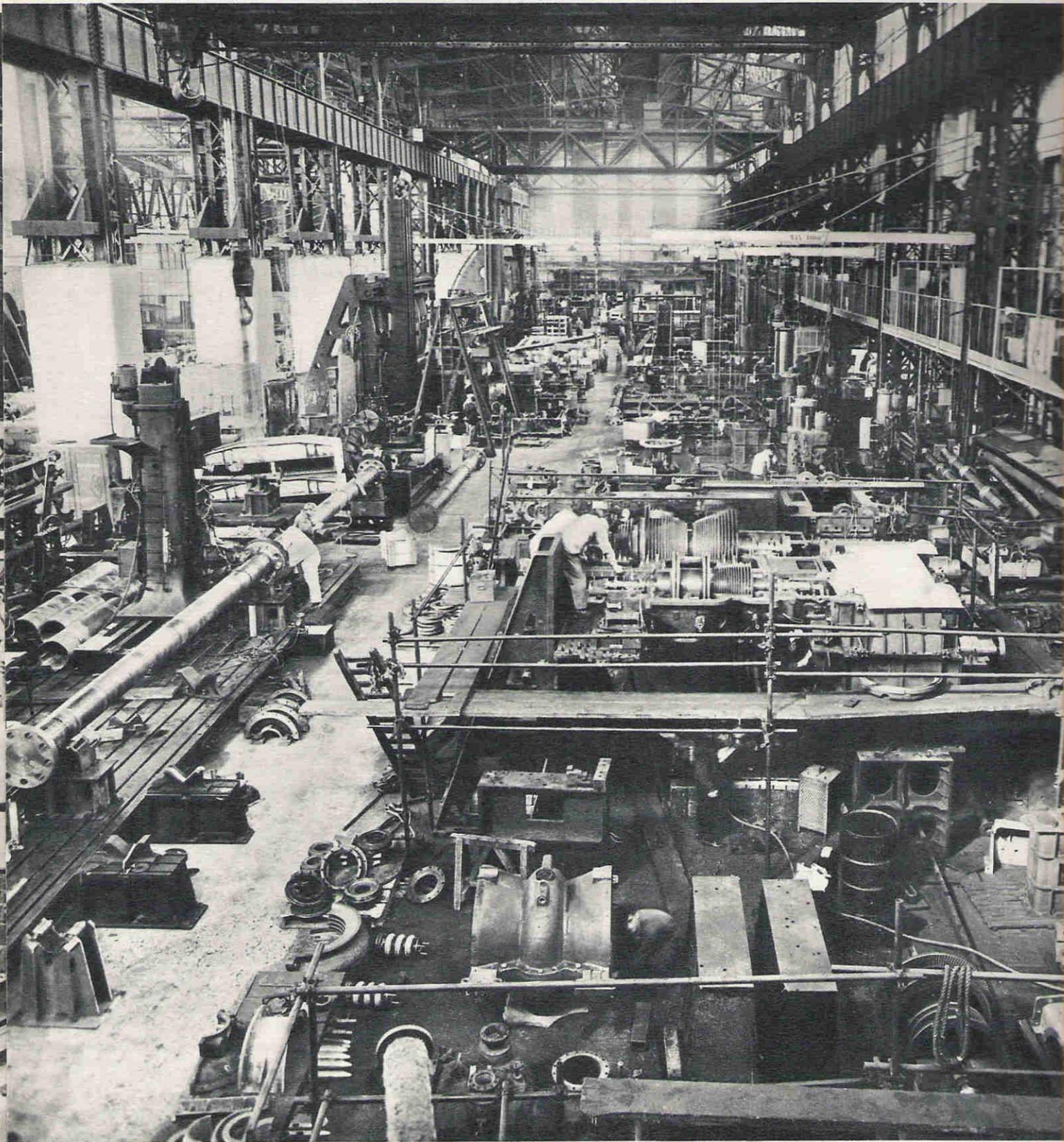


*Grande cisaille à molettes pour tôles de 16 mètres de longueur et 24 millimètres d'épaisseur.*

Les ateliers se répartissent en huit groupes dont les plus importants sont l'atelier de soudure, dont il a été question plus haut, l'atelier de tôlerie, l'atelier de mécanique ou des turbines, et l'atelier des chaudières.

Situé à proximité immédiate des grandes cales de la région Est, l'atelier de tôlerie a 2 nefs principales de 135 m × 30 m chacune. Il est équipé en machines-outils de capacité correspondant aux plus grandes dimensions actuelles des tôles de coque : planeuses, cisailles, presses, chanfreineuses, perceuses radiales, etc... A ces ensembles classiques sont venues s'ajouter les machines les plus modernes destinées à la préparation ou à l'exécution des assemblages soudés pour grands éléments préfabriqués : machines à découper au chalumeau, soudeuses automatiques, positionneurs, etc...





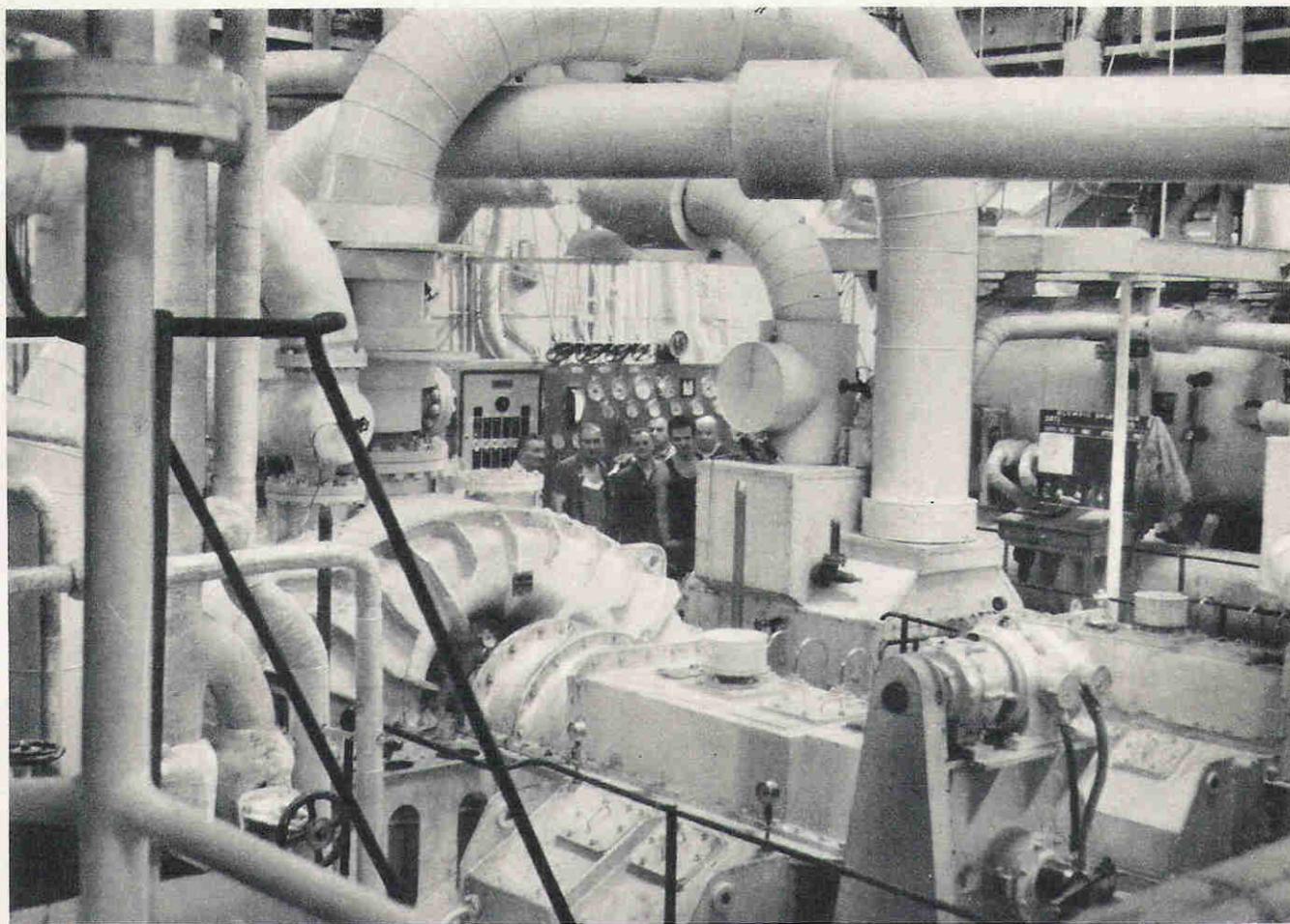
*Nef de montage des turbines.*

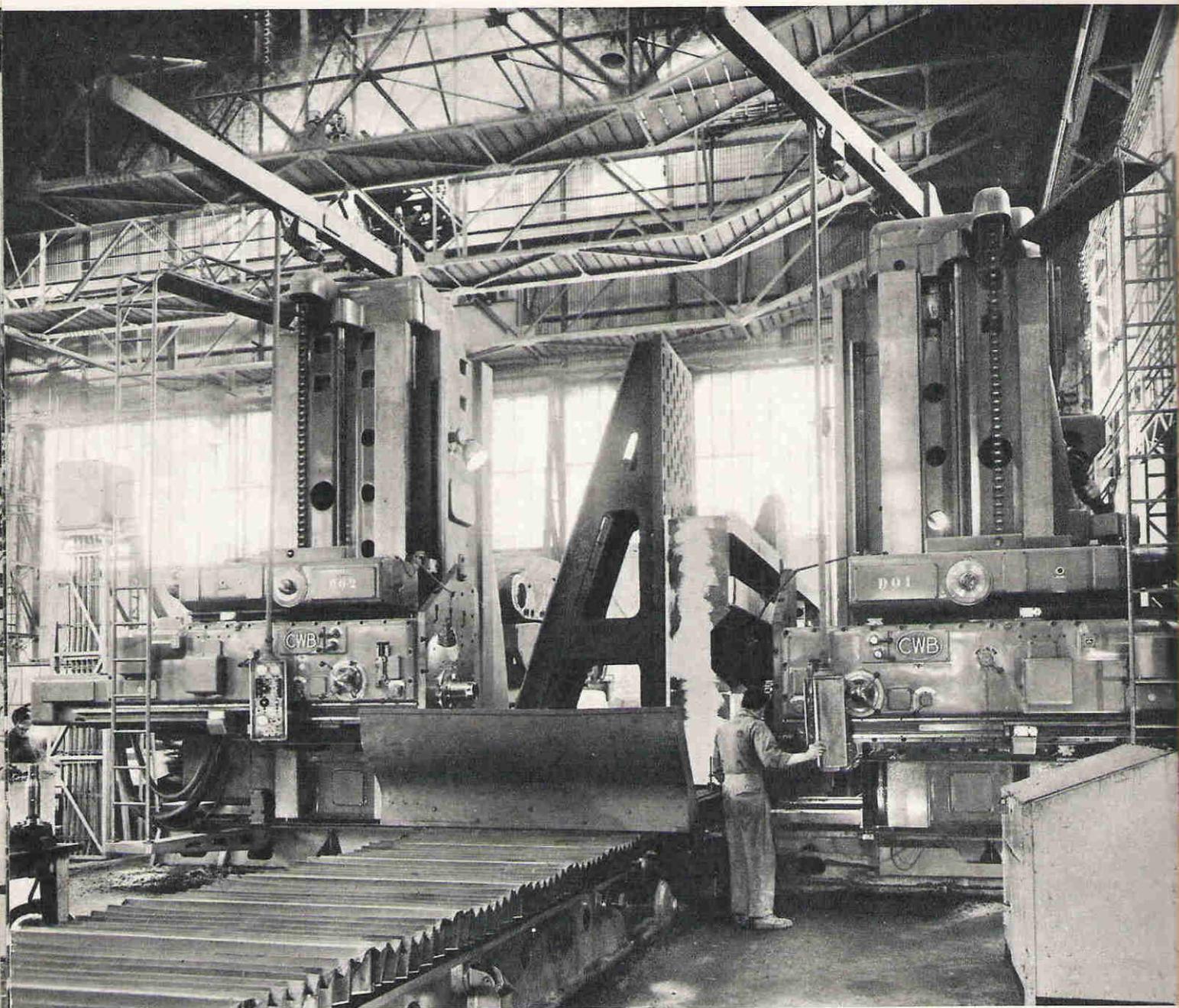
## ATELIER DE MÉCANIQUE

L'atelier de Mécanique est formé par un ensemble de trois nefs de 130 m de long; les deux nefs principales sont desservies par des ponts roulants d'une capacité de levage jumelée de 120 tonnes. On y construit, sous licence PARSONS, des turbines marines de toutes puissances et jusqu'aux plus gros moteurs Diesel (SULZER-F.C.M.); la construction de ces derniers est toutefois exécutée de préférence dans les importants Établissements que la Société possède au HAVRE.

Cet atelier a récemment construit pour la Marine Nationale des turbines à gaz de dragueurs à propulsion d'un type nouveau et la Société vient d'acquérir de la S.I.G.M.A. une licence de générateurs à pistons libres pour turbines à gaz.

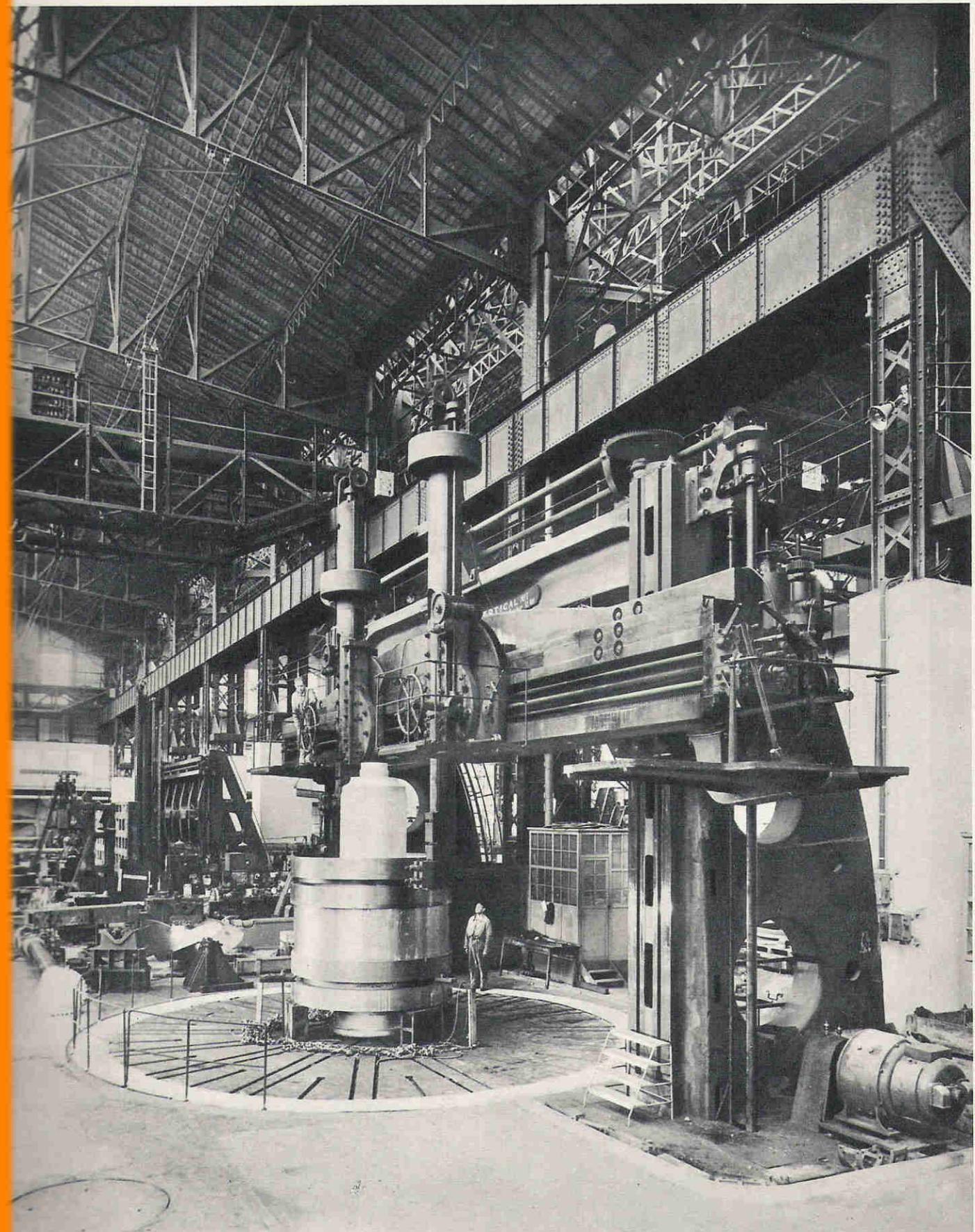
*Turbines de 15 000 CV pour pétrolier.*



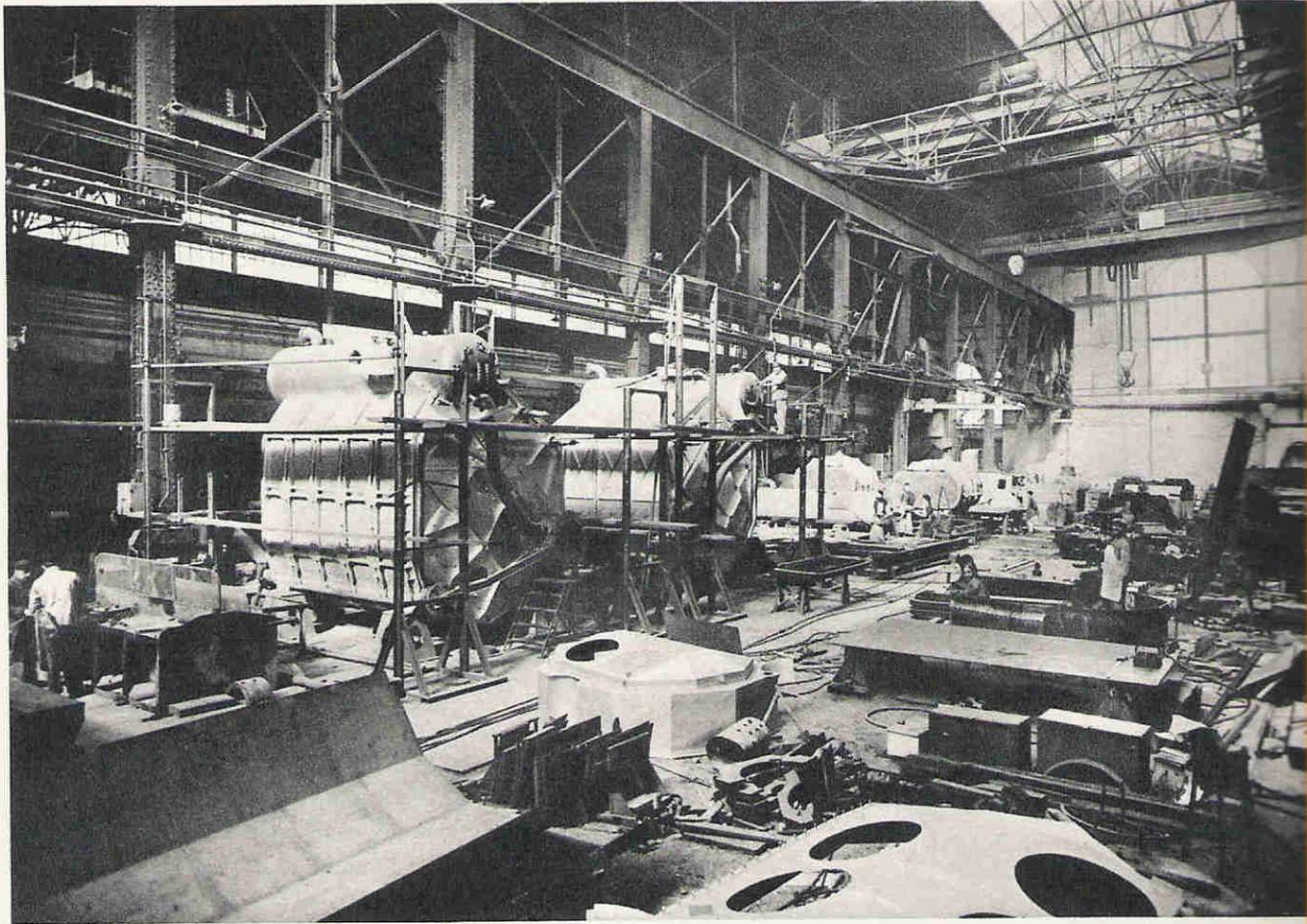


*Aléuseuse double C.W.B. de 150 mm de broche.*

...Puissamment équipé en machines-outils modernes de grande capacité, l'atelier possède une station complète d'essais sous vapeur pour turbines. L'outillage est complété par une chaudière d'épreuve pour les essais de résistance et d'étanchéité, timbrée à 150 kg/cm<sup>2</sup> et fournissant de la vapeur à 500° C.



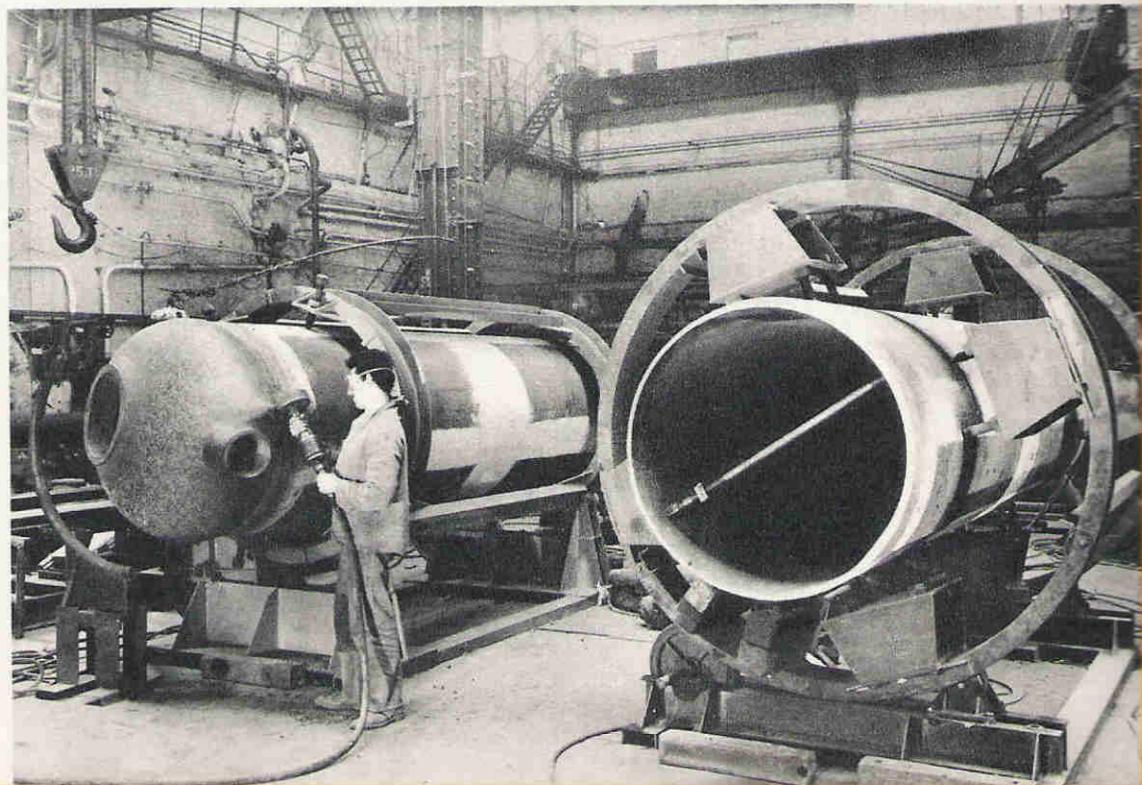
*Tour vertical de 9,80 mètres.*



## ATELIER DES CHAUDIÈRES

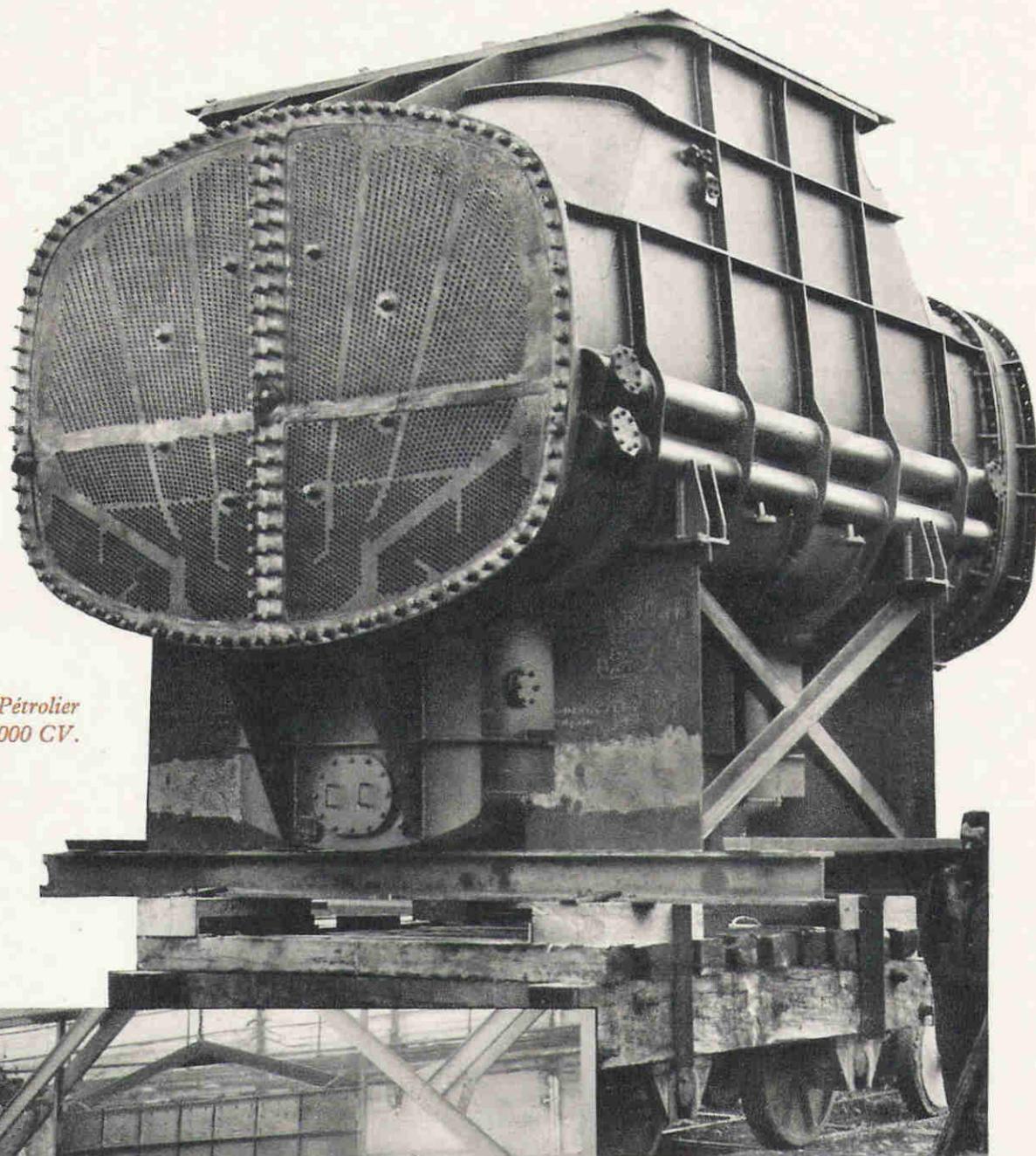
*Hall central de montage. Chaudières d'Escorteurs pour la Marine Militaire*

Cet atelier mesure 135 m de long sur 54 m de large. Sa nef principale est desservie par un pont roulant de 80 tonnes. On y construit des chaudières de tous types ainsi que des échangeurs de température (condenseurs, réfrigérants); d'une manière générale on y exécute des travaux de grosse chaudronnerie de toute sorte.

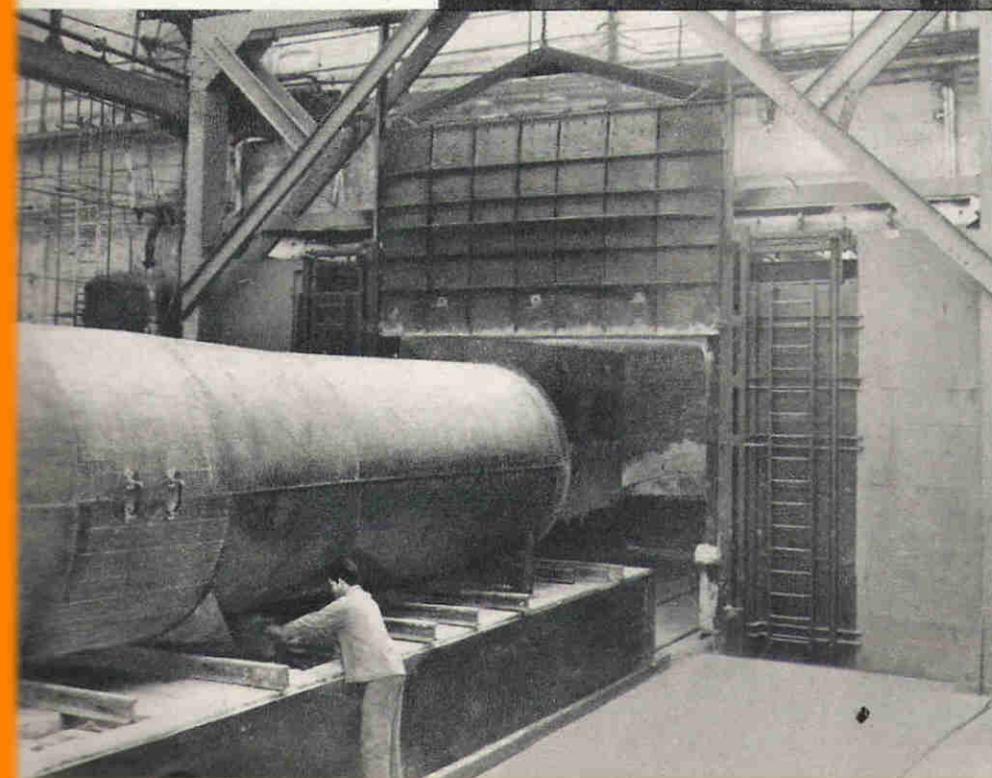


*Préparation de la soudure d'un collecteur de chaudière.*

*Condenseur d'un Pétrolier  
de 31 000 tonnes - 15 000 CV.*



*Grand four à cuire  
de 3,60 × 4 mètres,  
profondeur 8 mètres.*

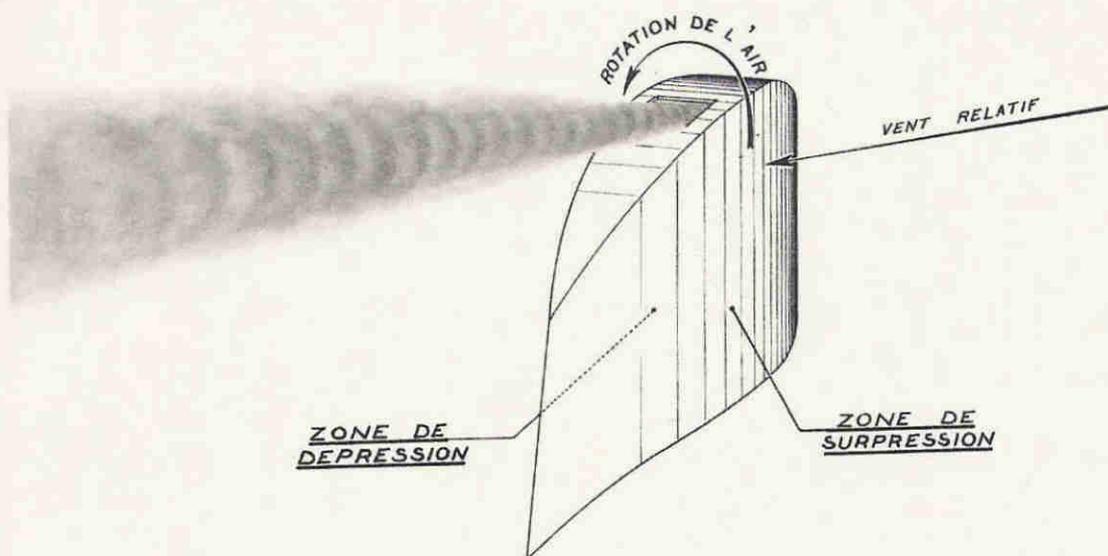


Les Chantiers de LA SEYNE, sur la base d'études entreprises pendant la dernière guerre, ont mis au point en 1947 et déjà réalisé à de nombreux exemplaires une chaudière brevetée F.C.M., sans briquetage, à circulation naturelle et à montée en pression extrêmement rapide. Les chaudières de ce type équipent notamment les paquebots rapides « VILLE-DE-MARSEILLE », « LYAUTEY », COTE-d'AZUR », « LISIEUX ».

L'Atelier dispose d'une station d'essais des chaudières sous vapeur. Outre les machines usuelles de chaudronnerie, il possède de grosses presses hydrauliques de cintrage des tôles, des machines à souder de grande puissance, des fours à recuire dont un de très grandes dimensions pour les collecteurs de chaudières, et une gamme très complète d'appareils de contrôle pour la vérification méthodique des soudures.



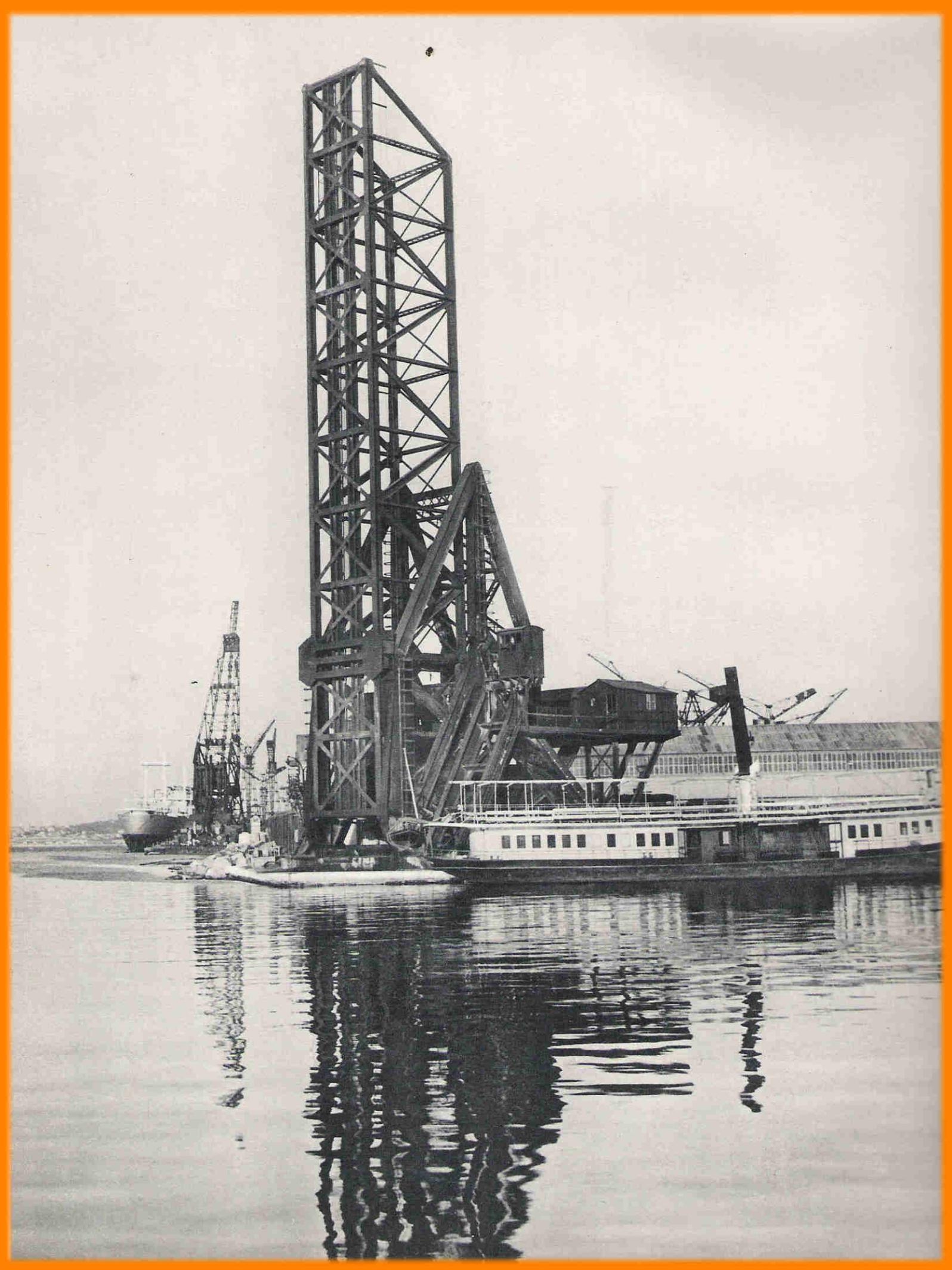
*Manutention à l'aide du ponton grue ATLAS d'une chaudière F.C.M. de 60 tonnes heure (paquebot " LISIEUX " ).*



*Principe de la cheminée Strombos brevetée F.C.M.*

*Paquebot "VILLE DE MARSEILLE" équipé de la cheminée Strombos. On voit la canalisation efficace des fumées.*





## MOYENS D'ÉTUDES

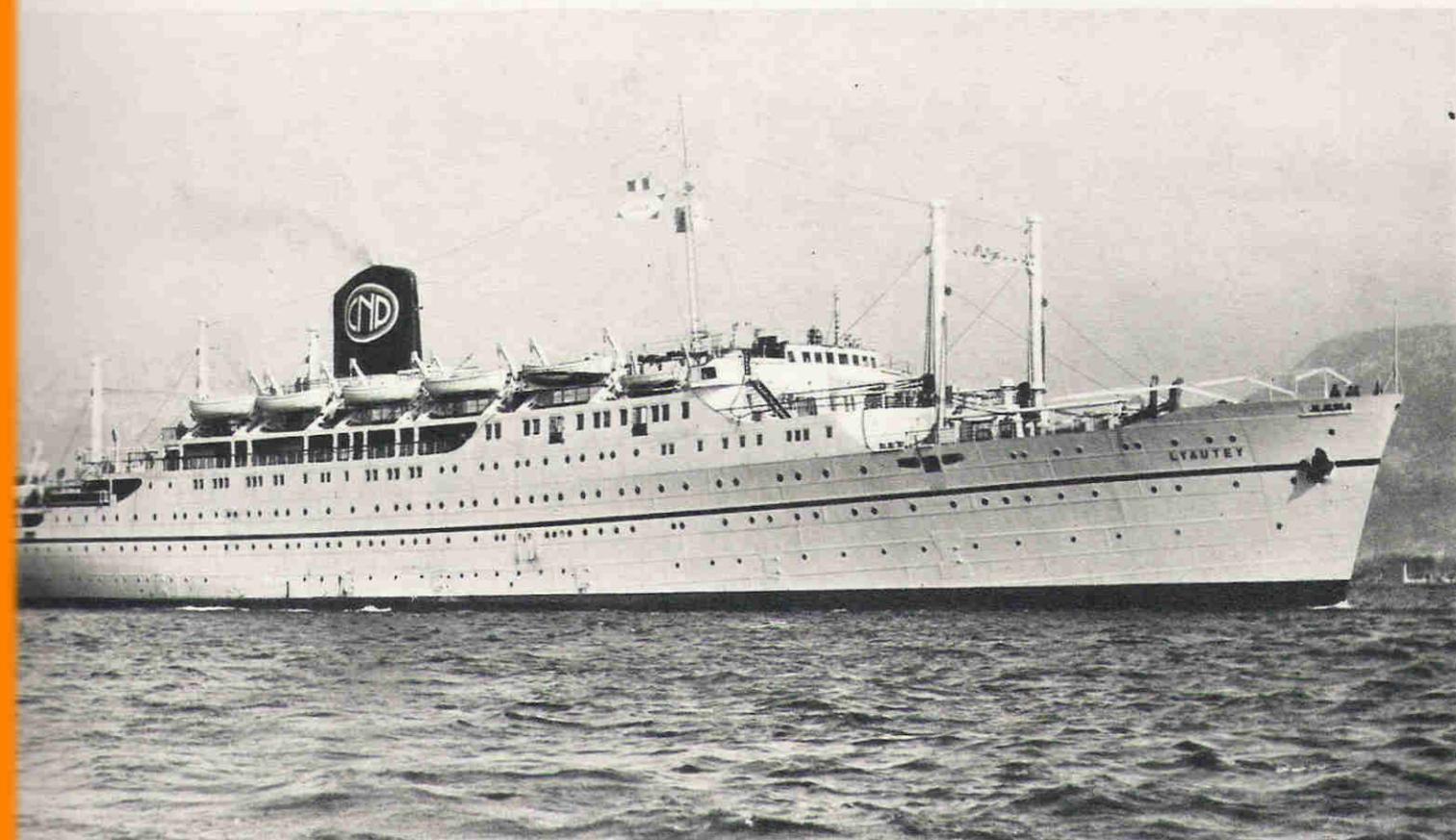


*Nouveau bâtiment de la Direction (1952) de 90 mètres sur 18 mètres, il groupe les bureaux des Ingénieurs, le bureau d'études et les services administratifs.*

**A**MÉNAGÉ dans de nouveaux locaux, le Bureau d'Études des Chantiers groupe 220 personnes. Il est en mesure d'exécuter par lui-même toutes les études de coques, de machines, de chaudières et d'hélices. C'est ainsi qu'il a mis au point la chaudière F.C.M. dont il est question plus haut et qu'il a étudié et réalisé, avec M. VALENSI, Directeur de l'Institut de Mécanique des Fluides de Marseille, un nouveau tracé breveté de cheminée qui évite le rabattement des fumées sur les ponts. Cette cheminée, baptisée Cheminée « STROMBOS » équipe les paquebots français « PRÉSIDENT-DE-CAZALET », « KAIROUAN », « KOUTOUBIA », « DJENNÉ », « VILLE-DE-MARSEILLE », « VILLE-DE-TUNIS », « COTE-D'AZUR », « LISIEUX », « LYAUTEY », « EL-DJEZAIR », les paquebots hollandais « RYNDAM » et « MAASDAM » et l'escorteur « LE BORDELAIS » de la Marine Nationale.



## PRODUCTIONS DES CHANTIERS DE LA SEYNE



*Paquebot "LYAUTEY" (1952 - 9 500 tonnes - 18 500 CV) livré à la Compagnie de Navigation Paquet.*

**L**ES moyens de production des Chantiers, tant en coques qu'en machines et en chaudières, les mettent à même de satisfaire toutes les demandes dans les techniques les plus poussées.

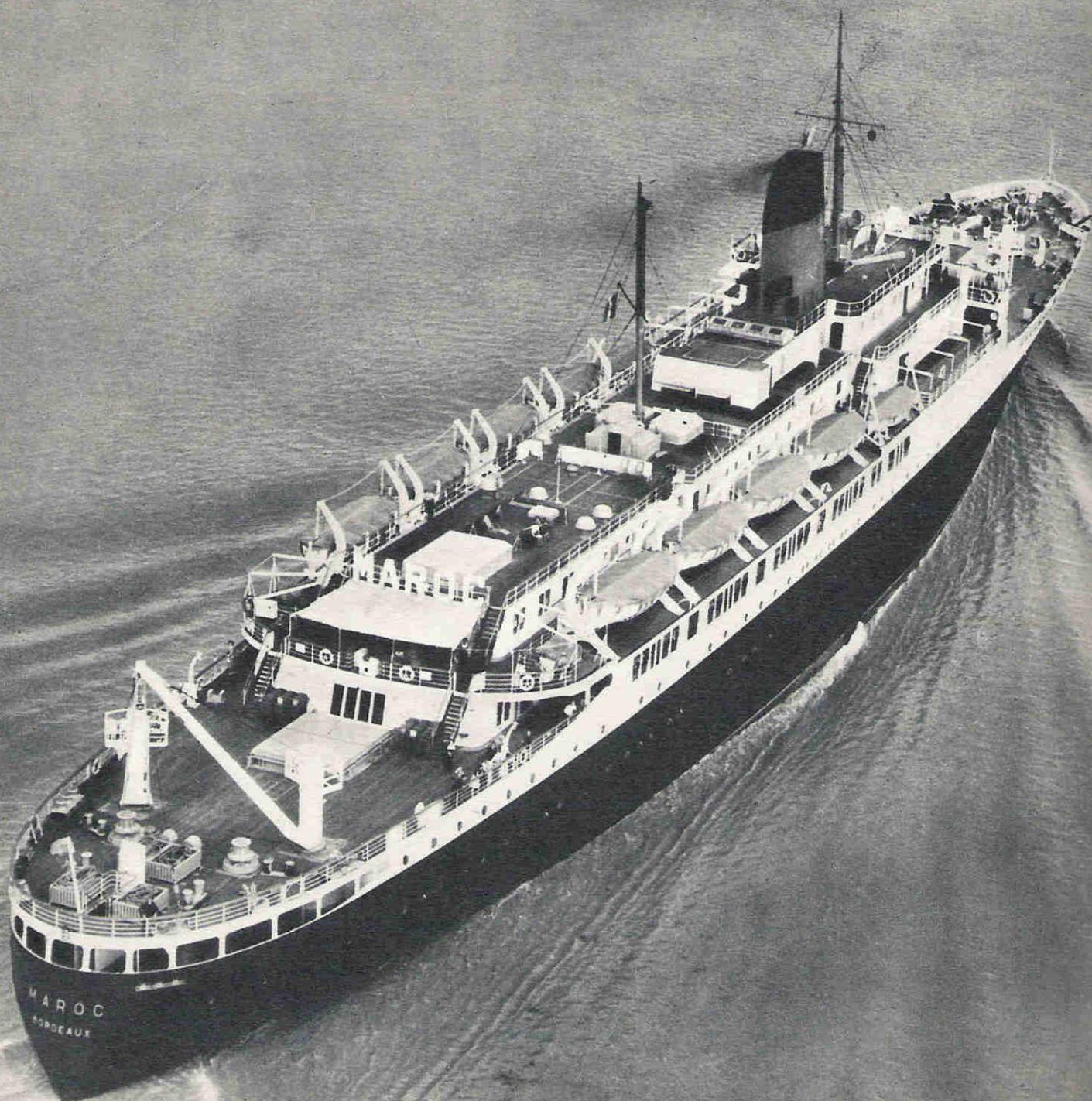
De 1946 à 1956, les principales livraisons des Chantiers de LA SEYNE comportent :

- 3 paquebots à turbines (25 000 tonnes, 50 000 CV),
- 11 cargos d'un port en lourd total de 75 000 tonnes,
- 4 escorteurs de 1 290 tonnes-Washington,
- 2 bananiers de 6 000 m<sup>3</sup>,
- 2 chalutiers,

et en outre, 175 000 CV de turbines, à vapeur ou à gaz, 4 appareils évaporatoires de paquebots ou d'escorteurs et 500 chars.

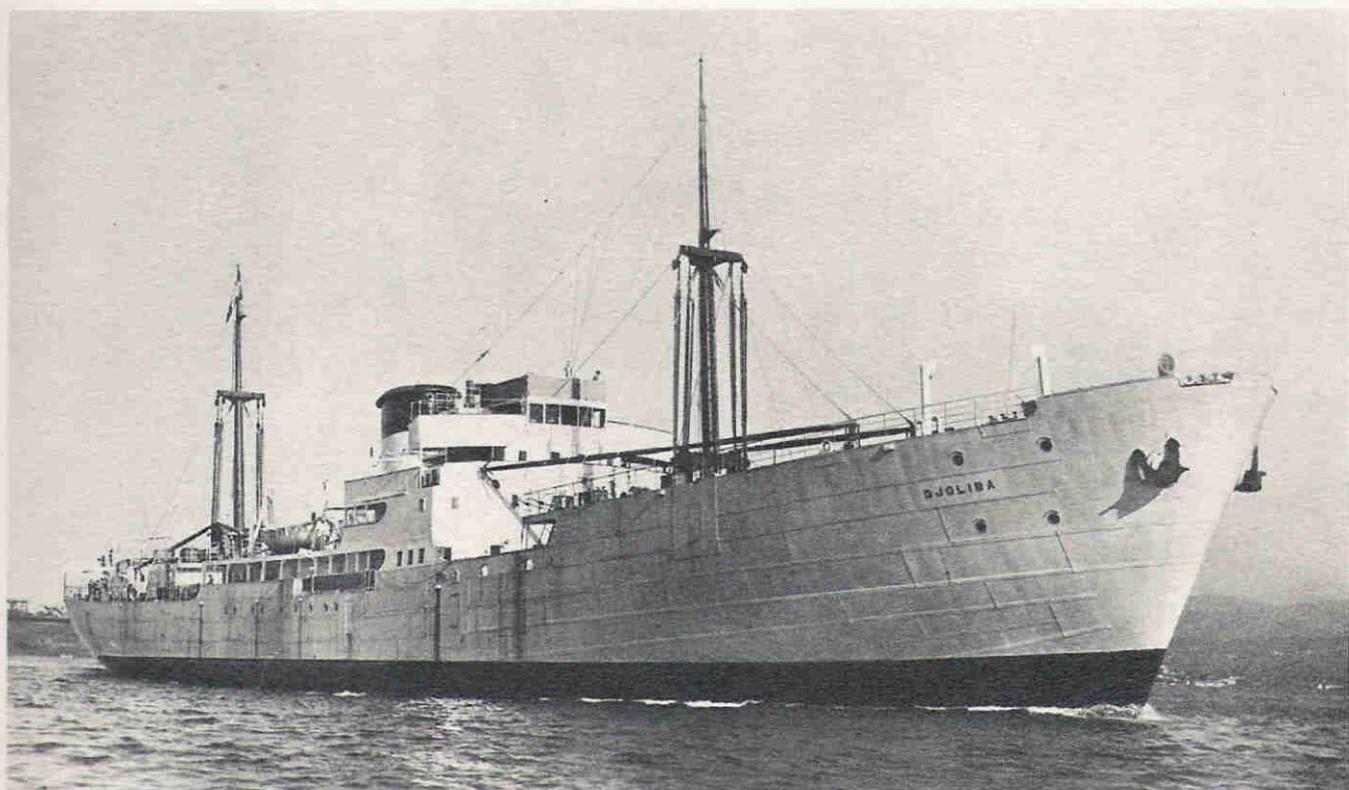
Ils ont refondu ou réparé de nombreux navires, en particulier 3 croiseurs et 2 paquebots. Ils avaient en fabrication au printemps 1956 : 11 navires de charge, 1 escorteur de 1 290 tonnes-Washington et 2 transports de minerais de 20 000 tonnes.

*Le Paquebot " MAROC " (1951 - 8 700 tonneaux - 14 500 CV) qui avait effectué pendant 5 ans le service Bordeaux - Casablanca de la Compagnie Générale Transatlantique, a repris, en 1956, son nom de baptême " VILLE DE MARSEILLE " lorsqu'il a été réaffecté aux lignes d'Algérie.*





*Paquebot "EL DJEZAIR" (1952 - 7 250 tonneaux - 12 000 CV) à machine arrière, livré à la Compagnie de Navigation Mixte.*

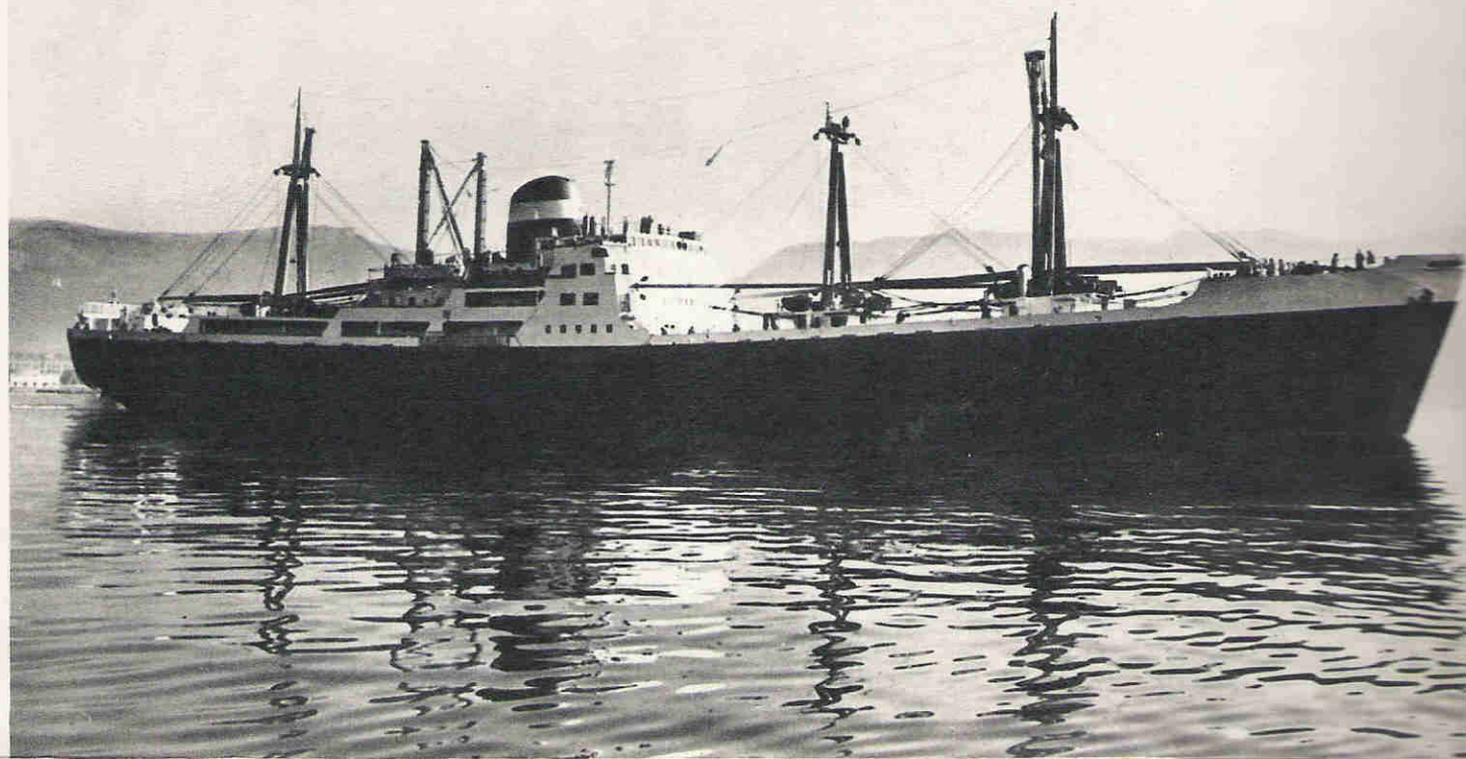


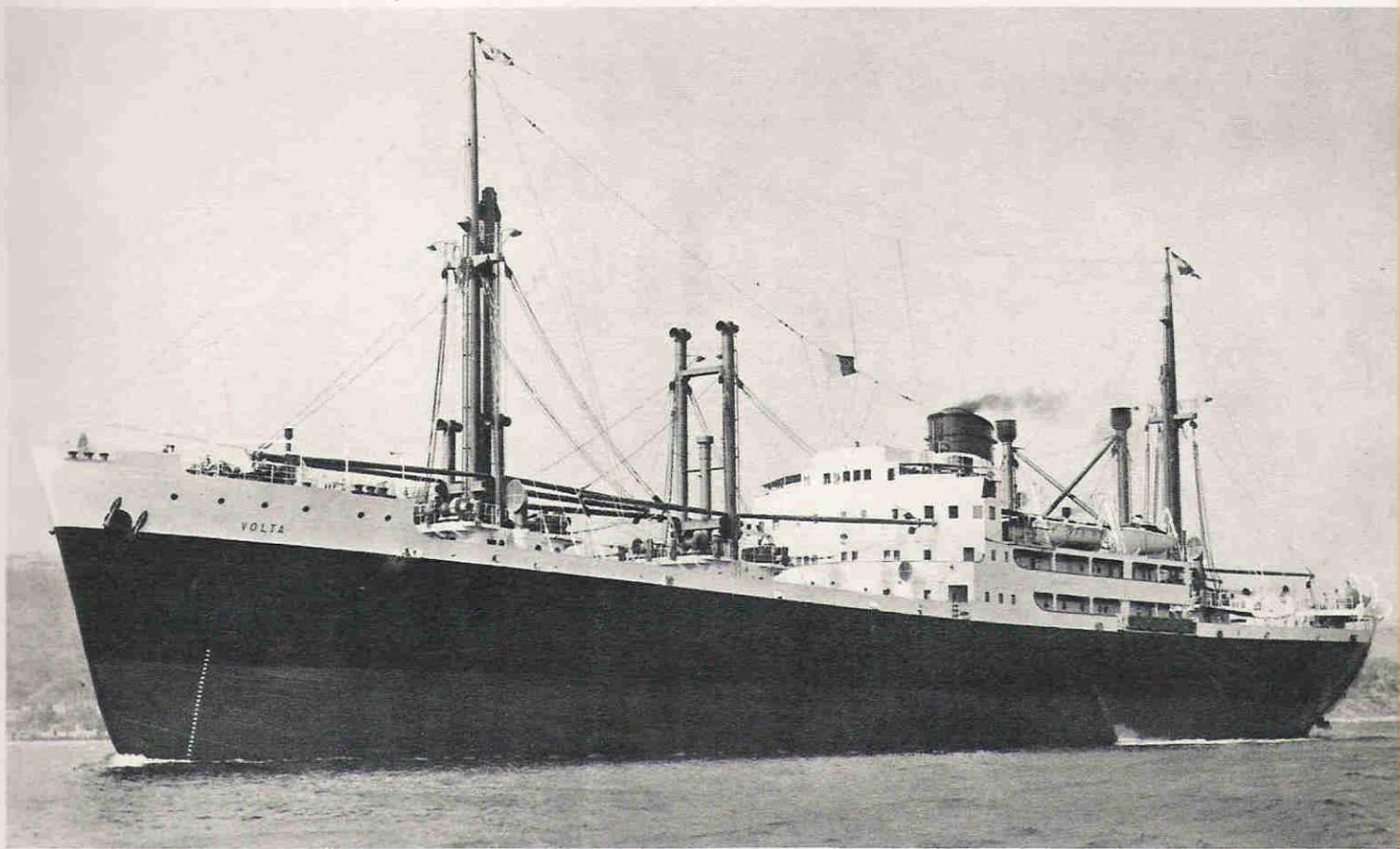
*"DJOLIBA" - Bananier de 5 500 mètres cubes - 5 200 CV, livré à la Compagnie de Navigation Fraissinet.*



*" EUPHRATE " - Cargo de 8 300 tonnes, livré à la Compagnie des Messageries Maritimes.*

*" DUQUESNE " - Cargo de 7 200 tonnes - 8 000 CV, livré à la Compagnie de Navigation Cyprien Fabre.*

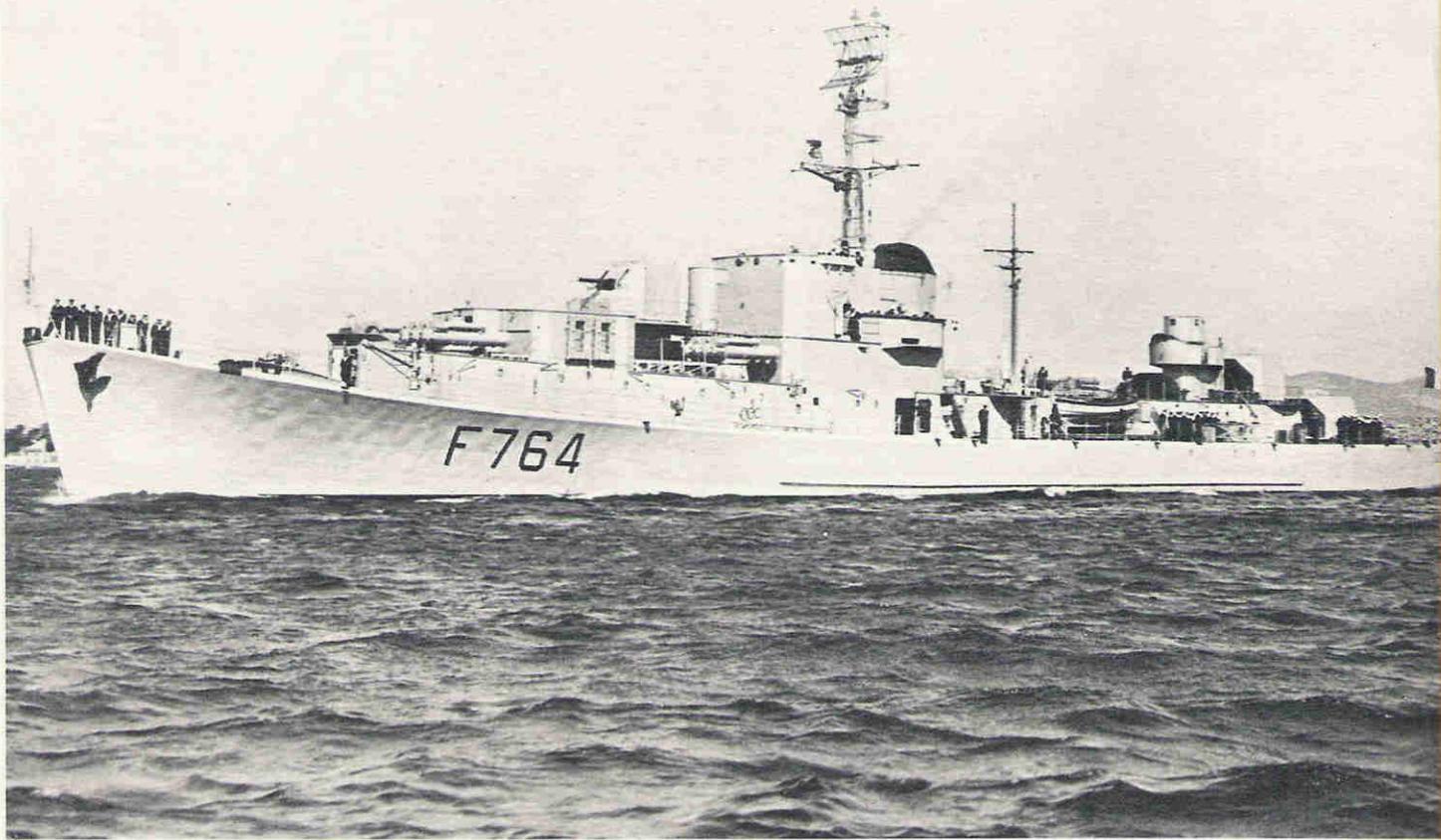




*" VOLTA " - Compagnie de Navigation Fraissinet. Ce cargo de 7 100 tonnes fut le premier navire livré par un chantier français au titre du programme de reconstruction de la Marine Marchande.*

*" SIDERURGICA SETE " - Cargo charbonnier de 11 700 tonnes, livré à la Companhia Siderurgica Nacional (Rio de Janeiro).*

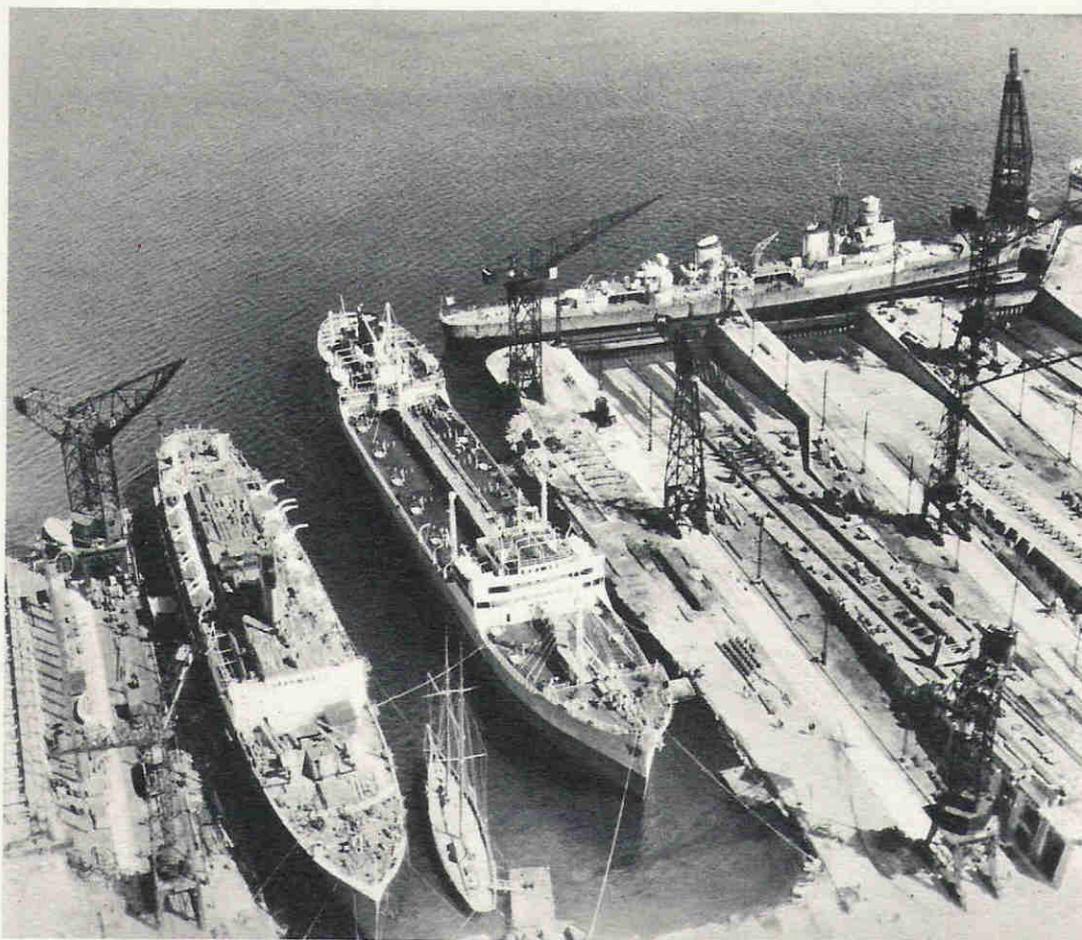




*Escorteur "LE BORDELAIS" (1954 - 1 290 tonnes-Washington - 22 000 CV).*

*Chars légers type AMX de 13 tonnes.*





Parfaitement outillé, reconstruit et modernisé, le grand Établissement de LA SEYNE offre aujourd'hui les traits d'un visage rajeuni en dépit des ravages meurtriers de la seconde guerre mondiale.

Chantier le plus important de nos côtes méditerranéennes, il doit sa renommée à la valeur des hommes de tout premier plan et passionnés de progrès qui assumèrent jadis ou qui assument à l'heure présente sa direction. Certes il peut à bon droit se vanter de posséder la richesse d'une expérience particulièrement longue et féconde; il a aussi la certitude de trouver dans son propre dynamisme le gage et la promesse de nouvelles réussites. Nous ne pouvons toutefois manquer d'associer à tant de brillantes réalisations les Établissements du HAVRE de la Société des FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE. En sus de leurs fabrications propres, ils apportent aux constructions de grands navires à LA SEYNE un concours souvent important, parfois essentiel et les liaisons entre les deux groupes d'ateliers de la Société sont étroites.

C'est à ces Établissements que sont consacrées les pages qui vont suivre.

