



LE MAG DE LA SEYNE-SUR-MER Décembre 2009 N°10

# Le Seynois

## Chantons Noël !

**Marie Paule**, soprano, a intégré la Chorale de la mer il y a 10 ans. Avec ses partenaires, elle rejoindra les Chœurs d'hiver et leurs 300 choristes pour des aubades à travers la ville. →

Pages 4 et 5

Actualité

**Les écoliers en pedibus**

page 9

Dossier

**Police municipale : au contact des citoyens**

pages 24 à 29

Monteurs tuyauteurs, stagiaires dans les services ou ingénieurs du bureau d'étude, ils se souviennent du joyau marin qu'ils ont construit... Mais qui a signé la fin des Forges et Chantiers de la Méditerranée en 1966. Immersion dans l'univers des savoir-faire et du travail-passion de 3 000 ouvriers des années 1960.

Chantiers navals

# Saga seynoise

Lancé le 18 septembre 1965, le Sagafjord a navigué 43 ans et réalisé autant de tours du monde. Sa solidité a été amplement prouvée, mais pas celle de son constructeur.

« **I**l était tellement gros qu'il a fini par nous couler ! » L'ancien des Chantiers qui l'affirme relève pourtant la tête pour asséner cette vérité vieille de 43 ans, et le regard d'Alain Rozes, ex-technicien de bord aujourd'hui retraité, devient plus lumineux. 43 ans de navigation, un tour du monde par an, le Saga Fjord, aujourd'hui renommé Saga Rose vous donne de ces fiertés ! A peine le Sagafjord sera-t-il livré à son armateur norvégien, Norske Amerikalinje, que les Forges et Chantiers de la

Méditerranée qui l'ont construit déposeront leur bilan, en 1966. Pourtant leur premier et dernier paquebot est un bijou. On a pu le voir quand il est revenu au berceau, pour un ultime voyage, le 28 novembre dernier. Son propriétaire actuel, le britannique Saga Shipping, le met en vente. Sur ce point, silence de l'armateur. On sait seulement qu'il n'ira pas à la casse. Il doit être transformé en hôtel flottant. Il aurait transporté 100 000 personnes au cours d'une carrière toute entière dédiée aux loisirs.

**Mais le 13 juin 1964**, au moment du lancement de ce paquebot de 189 mètres, il s'agit encore d'une masse de métaux qui réclamaient des trésors d'ingéniosité et des milliers d'heures de travail, des centaines de tonnes de tuyaux divers et variés, pour transmettre tous les fluides d'une machine à rêves qui filerait ensuite 20 nœuds sur toutes les mers du globe. Notamment les plus froides. C'est pourquoi il allie plusieurs qualités de métaux, pour une superstructure à l'épreuve des icebergs. La compagnie qui l'a commandé, la norvégienne Norske Amerikalinje, met un soin particulier à vérifier le moindre détail. « Je travaillais à l'atelier alors, avant de devenir tuyauteur, puis de participer à de nombreux essais en mer » se rappelle Paul Festou. « Cela prenait des jours et des jours, on testait la vitesse, l'endurance, mais aussi la solidité des cuisines ». Alain Rozes confirme. « J'en devenais dingue ! Il fallait passer des nuits entières à peaufiner les cabines », et il y en avait 270 sur le Sagafjord. « Un paquebot c'est du détail, du détail et encore du détail. Tout, pratiquement, était conçu aux chantiers. Rendez-vous compte qu'on ne faisait pratiquement pas de préfabriqués alors ; les menuiseries des cabines ont été ouvrées à l'atelier bois, qui se situait alors à l'actuelle Porte Marine. » Seule exception ou presque, les faténces, « qu'on confiait à des Italiens aux mains d'or ! » Ce premier paquebot des FCM, donnera lieu à des prouesses techniques. Écoutons encore Alain Rozes : « aux pièces lourdes d'acier on adjoignait souvent de l'aluminium (il y en aura 450 tonnes, nda), mais on ne savait pas alors souder les unes aux autres sans risquer une corrosion rapide de l'acier ». Aussi, on séparait systématiquement acier et alu d'une feuille d'isolant plastique, puis on les maintenait l'un à l'autre à l'aide de milliers de rivets eux-mêmes recouverts d'une gaine isolante. « Un travail de Romain ! » souligne M. Rozes.

Certaines pièces de 30 tonnes ne seront-elles pas assemblées et montées d'un seul bloc sur l'ensemble ? Le chantier du Sagafjord, mise en cale le 19 juin 63, dura deux ans et plus. Mais deux ans d'études - bon poids - avaient précédé le premier éclair d'arc à souder. Au bureau d'étude alors, Jean Gérin savourait l'aubaine d'une nouvelle technologie, un de ces moments où l'on se dit qu'on change d'époque. Le jeune ingénieur fera en effet les calculs de structure grâce à un ordinateur, le premier qu'il touche. « N'allez pas imaginer les ingénieurs assis avec un clavier et devant un écran, ça n'avait rien de tout ça » décille-t-il d'entrée. « On marchait sans arrêt en enfournant dans cette énorme machine des kilomètres de cartes perforées. C'était grand comme... » dit-il, hésitant, en embrassant d'un ample geste la salle du grand café de La Frégate où il raconte sa part de la saga, « ... c'était plus grand que ça encore ! »

**L'ordinateur préhistorique** devait être contenu dans une pièce d'au moins 150 mètres carrés. Mais alors que le 18 septembre 1965 on arbore le drapeau norvégien sur le Sagafjord, remis à son armateur en présence du secrétaire d'Etat français à la Marine, Morin, ce sont les FCM qui prennent l'eau de toutes parts. Le personnel, environ 3 000 personnes, est au top, il sait tout faire, mais l'entreprise n'en peut plus. Le bilan est déposé en 1966. Une aide d'Etat espérée n'arrive pas, 500 ouvriers sont licenciés dès février. « On allait voir couler tout ce qu'on aimait, et moi ce métier je l'aimais » se souvient, ému, Paul Festou, en évoquant ces tuyaux de cuivre dont il assurait les coudes, un travail difficile mais de beaux objets utiles au final. « Heureusement les CNIM ont flairé la bonne affaire et les chantiers ont été repris. Sans doute le repreneur avait-il alors estimé qu'un bel avenir s'ouvrait à la construction de méthaniers, car c'est ce qu'on a fait ensuite, avec près de 6 000 employés ». ●

**Michel Neumuller**  
redaction@la-seyne.com

On ne saurait trop conseiller de lire le dossier exhumé par Solange Ardouin, jeune stagiaire au service des Achats des FCM à l'époque du Sagafjord, dans son blog consacré à la mémoire locale <http://solimages.arkasdogs.com/Six-Fours-La-Seyne/FCM/Constructions/SAGAFJORD.pdf>



Emotion. Les retrouvailles avec l'ex- Saga Fjord

#### ILS L'AVAIENT CONSTRUIT, LES VOICI INVITÉS DE MARQUE

Bleu de chauffe s'abstenir ! Une bonne quarantaine d'anciens ouvriers et techniciens ayant travaillé sur le chantier du Sagafjord s'étaient endimanchés le 28 novembre passé, pour monter à bord de leur bonne vieille tout ce qui avait donné du mal, l'escalier bien raboté... Le maire était représenté par sa première adjointe, Raphaële Leguen. C'est en musique que tout le monde a été accueilli à bord, grâce aux bons soins de La Clique Seynoise, la fanfare locale. A 16 h, les officiels embarquèrent à bord d'une pilotine, et traversèrent la baie. Direction l'ancienne porte des Chantiers, où le maire de La Seyne, Marc Vuillemot, attend (voir page suivante). Le commandant David Warden Owen a tenu à lui offrir quelques pièces, symboliquement, du navire. Une page d'histoire est tournée.



Photographie Chabert



SAGA ROSE

SAGA ROSE  
NASSAU

Du jamais vu : les anciens des chantiers navals reçus en « V.I.P. » à bord du Saga Fjord (alias Saga Rose). Le commandant du Saga Fjord, Lucien Conac, vice-président de l'Amiens et Marc Vuillemot, maire de La Seyne-sur-Mer, au moment de la remise des cadeaux (un compas et une hélice de chaloupe).

