

L'atelier chaudronnerie de la DCAN*



"La Chaud", nous la nommons ainsi, était située à l'endroit où arrive actuellement le téléphérique, sur la rive droite de la Penfeld. Elle comportait trois nefs. Plusieurs équipes composaient cet atelier vers 1950/60 :

- les "artistes" qui formaient des tuyautages remplis au préalable de brai ou de sable

- les "manchots" qui confectionnaient des manches de ventilation pour les bâtiments en construction

- les "guignards" qui réparaient les réfrigérants, les caissons des radeaux de sauvetage (voir echo293 et echo294) et autres matériels. Ils écrouissaient également les pales des hélices provenant de la Fonderie)

- l'équipe des "papous", les chaudronniers fer.

Les papous

Leur charge principale se rapportait surtout aux chaudières et leurs tubes. Il s'agissait de tubes en acier zingué. Tout un pan de mur de l'atelier était orné de panoplies de leurs modèles équipant les chaudières des bâtiments en service.

Les chaudières multitubulaires

Elles étaient équipées de plusieurs centaines de tubes où circulait l'eau se transformant en vapeur. Le cintrage de ceux-ci

était réalisé au moyen de presses hydrauliques, un travail à la chaîne fastidieux et fatigant.

Les chaudières multitubulaires

Elles étaient équipées de plusieurs centaines de tubes où circulait l'eau se transformant en vapeur. Le cintrage de ceux-ci était réalisé au moyen de presses hydrauliques, un travail à la chaîne fastidieux et fatigant.

Le montage des tubes et le rivetage des collerettes

Il fallait au préalable démonter les collerettes des collecteurs. Ensuite, les tubes neufs étaient mis en place. À l'intérieur des collecteurs, les opérateurs devaient ajuster chaque tube. Leur montage étant achevé, on pouvait river les collerettes. Cette opération provoquait un vacarme infernal à tel point que les personnels de la nef voisine avaient obtenu que le rivetage se fasse le samedi. Les chaudronniers subissaient ce bruit par habitude...

L'importance de la chaudière

Les collecteurs obturés, la chaudière était soumise à des essais d'étanchéité. Ceux-ci étant validés, elle recevait les équipements démontés à son arrivée en atelier. Elle était ensuite prise en charge par les équipes travaillant à bord du bâtiment, pour être embarquée. Ce retubage en atelier était exceptionnel et n'avait lieu qu'après une grosse avarie. Si l'incident était mineur il avait lieu à bord, au cours de travaux de remise en état du bâtiment. La disponibilité d'une chaudière à bord était extrêmement importante, primordiale. En effet, sans la vapeur qu'elle produisait, la machine n'aurait pas pu fonctionner (ni les turbines, ni le réducteur, ni la ligne d'arbre, donc l'hélice). La navigation du bâtiment aurait été impossible. Ce dernier aurait fait partie des "RESTE À TERRE".

Le Plateau des Capucins

Aujourd'hui, la "Chaud" a disparu. Cet atelier et ses voisins accueillent des animations divertissantes, ce n'était pas le cas jadis. Beaucoup d'ouvriers qui y ont travaillé, dont les chaudronniers, souffrent d'infections dues à l'amiante. Ces derniers, pour la plupart, sont atteints de surdité provoquée par le bruit, maladie professionnelle non prise en compte par l'Administration.

Joseph Roudaut

* DCAN

Direction Constructions Armes
Navales



En photo : le four Jaubé, rescapé de l'atelier.

Certaines pièces confectionnées par l'atelier chaudronnerie devaient parfois subir un traitement thermique pour faire disparaître les tensions dues aux soudures. Pour se faire, la sole (table) du four que l'on peut voir aujourd'hui aux Capucins (photo) était translaturée sur des rails et les éléments lourds déposés à l'aide du pont-roulant.