

Les mutations dans la construction navale malouine (1920-1980)

Une activité historique

Complément indispensable de son développement maritime, la construction navale est une des principales activités historiques du pays de Saint-Malo. À la fin du XVIII^e siècle, par exemple, le chantier du Montmarin lance des corvettes et des frégates destinées à la flotte royale qui soutient les États-Unis dans leur guerre d'Indépendance. Sous le Premier Empire, un arsenal militaire construit également des navires de guerre sur le port Solidor.

Moins souvent mise en avant, la construction navale civile malouine est tout aussi importante que sa construction militaire. En effet, tandis que son port arme aussi bien à la grande pêche et au long cours qu'au cabotage et à la pêche côtière, ses chantiers lancent et entretiennent de multiples navires de tous types et de tous tonnages¹. À la fin du XIX^e siècle, cette activité est la plus importante des industries locales². Répartie entre quelques grands chantiers animés par des dynasties familiales et une multitude de petites structures spécialisées, elle fait vivre plus d'un millier de familles.

Ce nombreux personnel vient de tout l'arrière-pays. La fourniture des matériaux : bois d'œuvre, cordages, toiles mobilise une région encore plus vaste, s'étendant jusqu'à la Mayenne. Au gré des besoins et des transformations du port, les cales de construction s'installent sur les grèves de Saint-Malo et de Saint-Servan, dans les anses des bords de Rance ou encore à Cancale. Charpentiers, calfats, forgerons, gréeurs et voiliers se déplacent d'un chantier à l'autre, et l'ensemble de ces lieux de production constitue un même bassin de construction navale.

¹ RESTIF, Manonmani dir., *La construction navale malouine du 17^e au 20^e siècle*, catalogue de l'exposition «De bois & d'acier», Le Chasse-Marée & Ville de Saint-Malo, 2005.

² LESPAGNOL, André dir., *Histoire de Saint-Malo et du Pays Malouin*, Toulouse, Privat, 1984.

À la fin du XIX^e siècle, les chantiers malouins produisent des goélettes de 120 à 200 tonneaux et des trois-mâts goélettes de 300 à 400 tonneaux. Surtout destinés à la grande pêche, ces navires jouissent d'une excellente réputation. Des armateurs de Fécamp, Granville et Bayonne achètent en effet leurs trois-mâts à Saint-Malo, tandis que de nombreuses coques de goélettes construites pour la pêche «à Islande» sont remorquées par un vapeur jusqu'à Paimpol pour y recevoir leur gréement. Si 104 des 252 navires lancés entre 1870 et 1900 sont armés à Saint-Malo, Cancale et Saint-Servan, les 148 autres sont destinés à d'autres ports échelonnés de Dunkerque à Tamatave³.

Cependant, et malgré leurs performances techniques et commerciales, les chantiers malouins restent soumis au caractère cyclique de toute construction navale. Amplifiées par les lois mathématiques qui régissent les interactions entre «stocks et flux», les moindres fluctuations des armements à la grande pêche ou des transports maritimes se traduisent en effet par des variations brutales des besoins en navires neufs.

Marqué par deux guerres mondiales, une révolution technique et la mondialisation, le XX^e siècle est particulièrement révélateur de cette alternance entre les périodes de forte activité et les épisodes de disette. Les graphiques des nombres de navires lancés chaque année et de leurs tonnages cumulés sont à ce sujet particulièrement éloquent⁴.

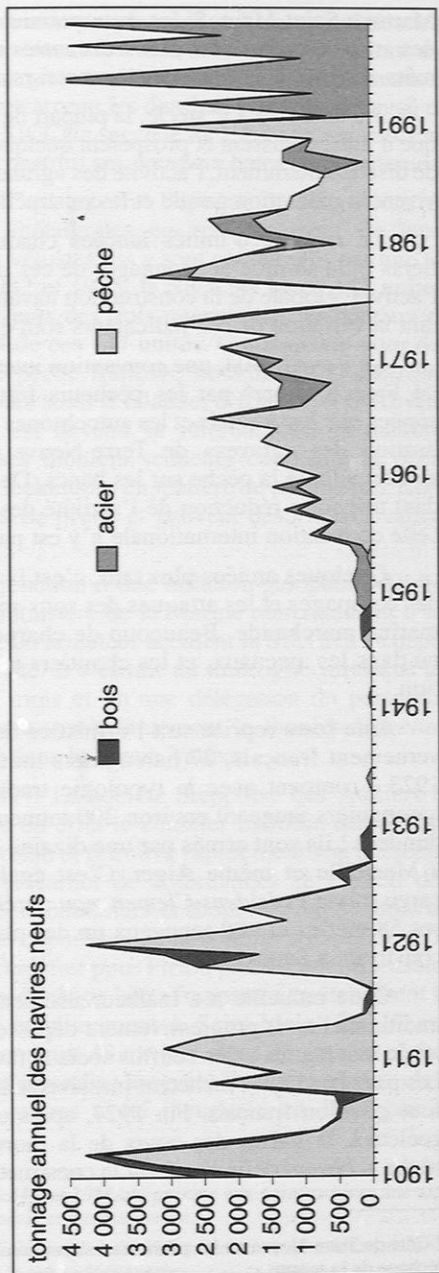
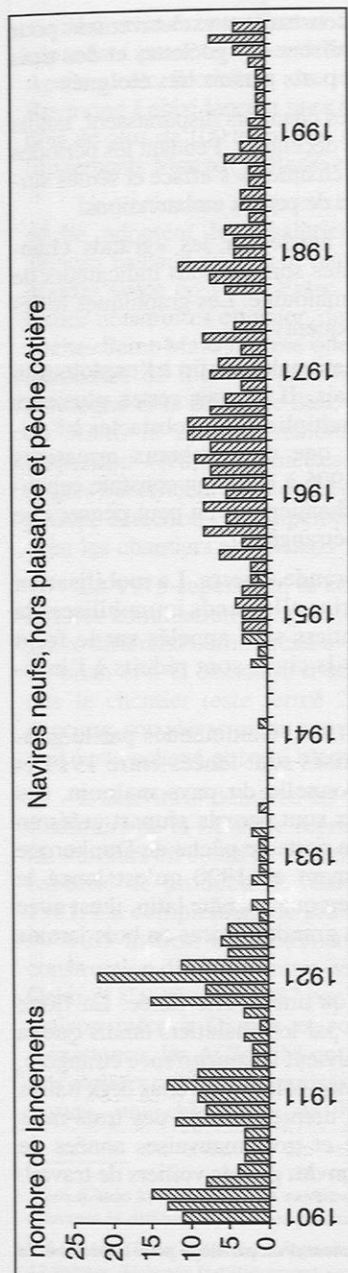
Un siècle de production contrastée

Au tournant des XIX^e et XX^e siècles, de nombreux chantiers animent la grève de la Houle à Cancale, l'avenue Louis-Martin à Saint-Malo, le terre-plein du Val et les ports Saint-Père et Solidor à Saint-Servan, et en rive gauche de la Rance, l'anse de la Landriais et la pointe de la Brebis. La plupart sont des «petits chantiers» construisant bisquines, macroitiers, yachts, doris, etc. pour la clientèle locale et pratiquant l'entretien et la réparation. Quelques-uns sont cependant de «grands chantiers» capables de concevoir et de lancer des navires de plusieurs centaines de tonneaux. Au nombre de cinq, ce sont les établissements Bouchard et Lhotellier à La Houle, Tranchemer à La Richardais, Gautier Père⁵ et Gautier Fils avenue Louis

³ COLAS, René, «Du yacht de 6 mètres au quatre-mâts de 1 000 tonneaux, panorama de la construction navale malouine de 1870 à 1940», *Annales SHASM*, 2003, p. 263-280.

⁴ Graphiques dressés d'après une liste personnelle des navires construits à Saint-Malo, établie en croisant plusieurs sources, dont notamment des indications relevées dans les registres du Bureau Veritas, une liste communiquée par M. Claude Guérin, une liste remise par Alstom aux Archives municipales de Saint-Malo et des informations communiquées par M. Christian Garnier.

⁵ Constructeur entre autres des deux navires d'exploration polaire du commandant Charcot, le *Français* en 1903 et le *Pourquoi-Pas ?* en 1908.



Martin à Saint-Malo. Si les deux premiers construisent exclusivement pour des armateurs cancalais, les trois autres réalisent des goélettes et des trois mâts destinés à de nombreux armateurs de ports parfois très éloignés

Au cours du XX^e siècle, la plupart de ces chantiers disparaissent, tandis que d'autres naissent et prospèrent quelques décennies. Pendant les périodes de disette notamment, l'activité des «grands chantiers» s'efface et seules survivent la réparation navale et la construction de petites embarcations.

Le nombre d'unités lancées chaque année par les «grands chantiers» et la somme des tonnages de ces unités sont de bons indicateurs de l'activité globale de la construction navale malouine. Les graphiques reflétant la variation de ces indicateurs sont éloquentes.

Le 8 avril 1904, une convention internationale met fin à l'exploitation du French Shore⁶ par les pêcheurs français. Il y avait certes plusieurs années que les Anglais et les autochtones multipliaient les obstacles à l'utilisation des «graves» de Terre-Neuve et que de nombreux armateurs avaient adopté la pêche sur les bancs. De 1905 à 1908, on constate cependant une forte réduction de l'activité des chantiers, et on peut penser que cette convention internationale n'y est pas étrangère !

Quelques années plus tard, c'est la Grande Guerre. La mobilisation des équipages et les attaques des sous-marins allemands immobilisent la marine marchande. Beaucoup de charpentiers sont appelés sur le front ou dans les arsenaux, et les chantiers navals civils sont réduits à l'inaction.

Une forte reprise suit l'armistice de 1918. Commandés par le gouvernement français, 27 harenguiers motorisés sont lancés entre 1919 et 1923 ; rompant avec la typologie traditionnelle du pays malouin, ces harenguiers jaugeant environ 200 tonneaux sont pour la plupart gréés en dundees ; ils sont armés par une dizaine de ports de pêche de Dunkerque à Marseille et même Alger. C'est également en 1920 qu'est lancé le cargo mixte *Président-Clemenceau* ; gréé en quatre mâts latin, il est avec ses 58 mètres et 988 tonneaux un des plus grands navires en bois jamais construits à Saint-Malo.

Cette embellie n'a malheureusement qu'une courte durée. La flotte traditionnelle est progressivement dépassée par les chalutiers tandis que la loi de huit heures et les conflits sociaux favorisent la concurrence étrangère. Les pays nordiques rachètent massivement nos voiliers devenus déficitaires sous pavillon français. Fin 1927, après un dernier sursaut des trois-mâts goélettes, la baisse des cours de la morue et trois mauvaises années de pêche achèvent définitivement la construction des grands voiliers de travail.

⁶ Côte de Terre-Neuve où les pêcheurs français jouissaient d'un privilège pour la pêche et le séchage de la morue.

La crise économique et la deuxième guerre mondiale ne parviennent cependant pas à terrasser définitivement la construction navale malouine ! Après deux décennies de léthargie, tandis que Auguste Craipeau et Raymond Labbé lancent pour Concarneau les derniers bateaux de travail en bois de plus de 100 tonnes, la SICCNa succède en 1952 aux anciens Établissements Mougins et Baslé et construit ses premiers bateaux métalliques.

Le «créneau» est porteur. C'est en effet l'époque où les patrons de pêche adoptent les chalutiers métalliques en remplacement de leurs anciens bateaux en bois devenus vétustes. Ils y sont encouragés par une loi d'aide⁷ votée en 1951. Entre 1952 et 1975, la SICCNa lance 147 unités, toutes construites en acier, dont près des trois quarts sont des bateaux de pêche. Saint-Malo n'arme que 4 de ces 147 unités. Construisant pour des armateurs de tous les ports de pêche français, notamment Dunkerque, Boulogne et la Bretagne Sud, mais aussi d'Islande, d'Irlande et d'Afrique du Nord, le chantier malouin est devenu la référence en la matière. Dépassant bientôt 62 mètres, ses thoniers senneurs congélateurs océaniques bénéficient des dernières techniques en matière de propulsion, navigation, détection et équipements de pêche et peuvent désormais rivaliser avec les chantiers américains !

En 1975 cependant, la conjonction d'une inflation galopante, de difficultés administratives avec le ministère de la Marine marchande et d'un grave différend commercial avec un armateur acculent la SICCNa au dépôt de bilan et à la cessation d'activité. Il s'ensuit un imbroglio juridique tel que le chantier reste fermé 21 mois et qu'une délégation du personnel exprime son désarroi en occupant symboliquement le thonier *Magellan* tout juste achevé et resté bloqué dans le bassin Vauban

L'activité redémarre en 1977. La société dieppoise des Ateliers et Chantiers de la Manche reprend en effet le chantier malouin qui achève les thoniers en cours de construction et retrouve rapidement son ancienne capacité de production. Mais le carnet de commandes se rétrécit dès 1981. En complément de plusieurs chalutiers et thoniers congélateurs de 50 à 63 mètres, une commande opportune de la Marine nationale⁸ et la construction de coques nues de chalutier pour Piriou permettent un sursaut. Celui-ci s'achève en 1987 par un dépôt de bilan frappant simultanément la maison mère à Dieppe et son établissement à Saint-Malo. En 10 ans d'existence, les ACM-SM ont construit 48 navires, dont 36 pour la pêche. Les ateliers ont été modernisés et agrandis ; longeant l'ancienne cale «classique», une cale sèche de 90 mètres a été inaugurée en 1985 par la

⁷ Loi d'aide à la construction navale du 24 mai 1951 qui apporte aux constructeurs une aide couvrant la différence entre les prix français et internationaux.

⁸ *Léopard, Lynx, Panthère, Jaguar et Guépard*, soit 5 des 7 navires d'entraînement de 43 mètres désignés familièrement sous le nom «Ménagerie».

construction du chalutier congélateur de grande pêche de 61,55 mètres *Grande-Hermine* pour le compte de la Comapêche⁹.

Après le dépôt de bilan des ACM, le site reste fermé 10 mois, d'avril 1987 à février 1988, avant d'être repris par le groupe nantais Leroux et Lotz. Plusieurs navires déjà partiellement construits sont rapidement achevés, masquant cette interruption d'activité sur les courbes de production.

Quelques années plus tard, le chantier malouin abandonne la construction des navires de pêche et perd son bureau d'études. Absorbé par un puissant groupe industriel aux multiples facettes, il construit encore quelques dernières prestigieuses unités comme trois NGV et un paquebot de luxe. Rapidement dépouillé de sa substance, il est ensuite cantonné dans la réalisation de simples parties de navires qui seront assemblées ailleurs. Il est définitivement fermé en 2003. Mais ces derniers événements sont trop récents pour être commentés dans une société historique.

Du trois-mâts goélette au chalutier congélateur

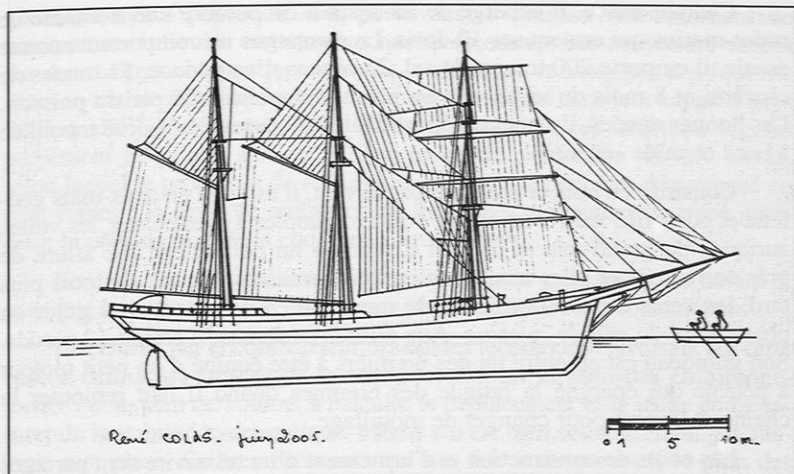
Produisant essentiellement des navires de pêche, la construction navale malouine du 20^e siècle a été fortement influencée par l'évolution rapide des techniques de pêche. Pour mesurer l'ampleur de cette évolution, comparons deux navires de grande pêche construits localement à 60 ans d'intervalle pour des armateurs malouins : le *Charles-Edmond* en 1924 et la *Grande-Hermine* en 1985.

Ramenées à la même échelle, les silhouettes de ces deux navires présentent des encombrements du même ordre de grandeur. Leurs coques sont cependant très différentes. Mesurée «hors appendices», d'étrave sous beaupré à étambot, celle du *Charles-Edmond* mesure 35,90 mètres tandis que la longueur hors tout de la *Grande-Hermine* atteint 61,50 mètres. Relevées sur les registres Veritas¹⁰, leurs jauges brutes respectives sont de 313 tonneaux pour le trois-mâts goélette contre 987 tonneaux pour le chalutier congélateur.

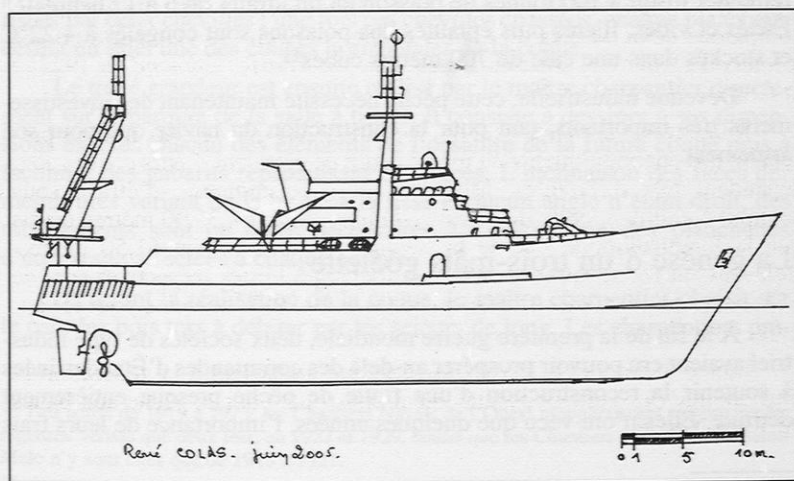
Lancé début 1924, le *Charles-Edmond* appartient à la génération la plus aboutie des voiliers spécialement construits pour la pêche aux bancs de Terre-Neuve.

⁹ Société malouine reprenneuse de l'armement Pleven, rebaptisée récemment Compagnie des pêches de Saint-Malo.

¹⁰ Registre 1934 du Bureau Veritas pour le *Charles-Edmond* et registre 1990 du Bureau Veritas pour la *Grande-Hermine*.



1924. *Charles-Edmond*. Trois-mats goélette terreneuvier de 313 tonneaux.
Donne et Tardivet pour Charles La Chambre et Edmond Saint-Mleux.



1985. *Grande-Hermine*. Chalutier congélateur de 987 tonneaux.
Atelier et Chantier de la Manche. Établissement de Saint-Malo pour COMAPÊCHE.

Chaque année, il héberge de mi-mars à fin octobre une trentaine de rudes marins qui arment ses 12 doris. La campagne ne comportant aucune escale, il emporte 200 tonnes de sel, 25 tonnes d'eau douce, 11 tonnes de charbon et 8 mois de vivres qui ne seront complétés que par du poisson. Les bonnes années, il ramène à Saint-Malo 300 tonnes de morue travaillée à bord et salée «en vert».

Construit en bois et propulsé par le vent, il est gréé en trois-mâts goélette et porte 625 mètres carrés de voilure. Simples à manœuvrer, les voiles auriques du grand-mât et du mât d'artimon lui permettent une allure de près correcte pour aller aux bancs en trois semaines. Cinq à six mois plus tard, les vents d'ouest dominants le ramènent en deux semaines grâce au phare carré du mât de misaine. Aux allures portantes, il atteint 12 nœuds. Son guindeau est en outre un des premiers à être équipé d'un petit moteur à pétrole qui épargne la fatigue des hommes quand il faut remonter la chaîne et l'ancre pour changer de mouillage.

Les coûts de construction et d'armement d'un tel navire sont partagés entre deux familles malouines¹¹.

Construite en acier, équipée d'un moteur de 2 700 chevaux et de deux alternateurs de 1300 KVA, la *Grande-Hermine* file 14 nœuds. Dotée d'équipements sophistiqués de navigation et de détection du poisson, elle effectue des campagnes de deux mois avec un équipage de 40 hommes. Son chalut de 90 mètres tiré par des câbles de plus de 2 000 mètres peut remonter jusqu'à 100 tonnes de poisson en un «trait» de 6 à 12 heures¹² ! Étêtés et vidés, filetés puis épiautés, les poissons sont congelés à -22°C et stockés dans une cale de 700 mètres cubes¹³.

Devenue industrielle, cette pêche nécessite maintenant des investissements très importants, tant pour la construction du navire que pour son armement.

La genèse d'un trois-mâts goélette

À la fin de la première guerre mondiale, deux sociétés de type industriel avaient cru pouvoir prospérer au-delà des commandes d'État destinées à soutenir la reconstruction d'une flotte de pêche presque entièrement détruite. Elles n'ont vécu que quelques années, l'importance de leurs frais

¹¹ LE BOT, Jean et COLAS, René, «Le *Charles-Edmond*, trois-mâts goélette terreneuvier», *Annales SHASM*, 2004, p. 157-180.

¹² Registre 1990 du Bureau Veritas et Arch. mun. Saint-Malo, documentation Comapêche.

¹³ Sa capacité de congélation atteint 40 tonnes par 24 heures, *Ouest-France*, 21 juin 1985.

généraux ayant provoqué leur perte dès le premier retournement de conjoncture¹⁴. Seules ont survécu quelques entreprises moyennes créées par des maîtres charpentiers refusant le chômage et aidés par des fournisseurs en mal de débouchés et des armateurs confiants dans leur capacité professionnelle¹⁵. Créées sans investissement important, ces structures légères perpétuent jusqu'aux années 1920 le mode de production du XIX^e siècle, selon lequel le processus de réalisation d'un navire peut être décomposé en cinq étapes : le devis de construction, les études techniques, le tracé grandeur, la construction de la coque et le gréement¹⁶.

Le devis de construction fixe les dimensions principales du navire et consigne le prix et le délai convenus entre l'armateur et le constructeur.

Effectuées par le constructeur, les études techniques consistent sur cette base à définir les formes de la carène, à dresser le plan des emménagements¹⁷ et le plan de voilure, à calculer le déplacement et la jauge et à s'assurer de la stabilité hydrostatique. Même s'il est bien souvent établi par analogie aux plans d'autres bâtiments qui ont fait leurs preuves, le plan des formes est un document difficile à élaborer. Il doit être à la fois harmonieux pour dégager un bon compromis entre la vitesse du navire et sa capacité de port, et rigoureux pour faire parfaitement coïncider les surfaces à double courbure définies par les trois familles de plans de coupe, coupes longitudinales, coupes transversales et coupes horizontales ou «lignes d'eau». C'est pour cette raison que certains chantiers préfèrent se contenter du modèle en «demi-bloc» sculpté dans un empilement de planchettes horizontales solidarisées par deux chevilles ; une fois ces chevilles chassées, chaque planchette définit en effet une des coupes horizontales de la coque.

Le tracé grandeur est ensuite réalisé par le maître charpentier directement sur le parquet de la salle à tracer. Il consiste à dessiner à ses dimensions exactes chacun des éléments de l'ossature de la future coque puis à façonner des gabarits reproduisant ces tracés. L'inclinaison des faces des membrures variant de la quille à la lisse et aucun angle n'étant droit, des rabattements sont en outre nécessaires à l'élaboration des planchettes d'équerrage affectées à chaque couple.

Dirigeant la réalisation de la coque, le maître charpentier choisit sur le parc les bois tors à débiter par les scieurs de long. Les charpentiers pré-

¹⁴ Très actifs de 1919 à 1923, les Chantiers Navals de l'Ouest n'apparaissent ensuite sur les registres Veritas que deux fois, en 1927 et 1929, tandis que les Chantiers et Ateliers de Saint-Malo n'y sont cités que de 1918 à 1921.

¹⁵ À Saint-Malo, Auguste Craipeau, Donne et Tardivet, Lasnier et Lebreton, et à La Richardais, Legobien et Guerlavas.

¹⁶ Étapes décrites notamment par D'ÉTROYAT, Adrien dans son *Traité élémentaire d'architecture navale* publié en 1863, réédition Oméga, Hubert Berti, Nice, 1993.

¹⁷ Compartimentage intérieur du navire et logements de l'équipage.

parent la cale, façonnent les couples à l'herminette et à la hache selon les gabarits et les planchettes d'équerrage puis les dressent au moyen de caliornes rudimentaires. Après réalisation de la carcasse, ils façonnent et posent le bordage et le vaigrage tandis que les perceurs, percent et chevillent entre eux ces différents éléments constituant la coque. Ils façonnent également les mâts et les vergues. Venus de La Richardais¹⁸, les calfats étanchent les coutures du bordage et du pont. Les menuisiers exécutent enfin les emménagements.

Les navires malouins des années 1920 sont ainsi construits à l'air libre, sur des cales foraines orientées nord-sud sur la «grève de Moka», extrémité sud du bassin Duguay-Trouin. Réduites à une réserve de gabarits, une vaste salle à tracer, un hangar et une étuve de formage, les installations fixes des chantiers de cette époque sont succinctes et n'ont pratiquement laissé aucune trace encore visible.

Les compagnons qui travaillent sur ces chantiers sont des spécialistes formés par leurs anciens au cours d'un long apprentissage sur le tas. Les maîtres charpentiers combinent connaissance intime du bois, géométrie naturelle et précision du geste. Dans le désordre apparent du chantier, ils savent organiser avec précision la succession des nombreuses tâches élémentaires qui aboutissent au lancement d'un grand voilier de travail dont chacun peut être fier.

Devant résister à des conditions de navigation et de mouillage éprouvantes, les coques des voiliers terre-neuviens sont construites en chêne, orme et hêtre et chevillées en fer galvanisé, et respectent les prescriptions d'échantillonnage et d'assemblage du Bureau Veritas, organisme certificateur missionné par l'armateur. Elles sont réalisées en huit mois par une vingtaine de compagnons. Leur lancement traditionnel est une «naissance» émouvante¹⁹.

Il reste ensuite à procéder au gréement. Le rôle du constructeur s'achevant généralement à la mise à l'eau de la coque équipée des bas-mâts, cette dernière étape lui échappe. Pour compléter son navire, l'armateur fait appel directement à d'autres entrepreneurs et artisans spécialisés : cordier, poulieur, maître gréeur, maître voilier, forgeron de marine pour la fourniture des chaînes et des ancres, etc. Deux mois leur suffisent généralement pour gréer et armer le navire avant son départ pour sa première campagne.

¹⁸ Contrairement aux autres chantiers de cette époque où le calfatage est effectué par les charpentiers, les chantiers malouins confient en effet cette tâche à des équipes spécialisées venant toutes de la rive gauche de la Rance.

¹⁹ LE BOT, Jean et GAUTIER, Alain, «Le lancement des terre-neuviens», *Chasse-Marée*, n° 115, avril 1998, p. 14-29.

La genèse d'un chalutier congélateur

Soixante ans plus tard, la genèse d'un thonier océanique ou d'un chalutier congélateur se déroule toujours selon les mêmes étapes principales. À chaque stade, cependant, la structure du chantier et les métiers de la construction navale ont considérablement évolué.

Le devis de construction doit satisfaire un véritable programme technique et fonctionnel établi par les ingénieurs de l'armateur, lui-même devenu une société de pêche industrielle. Lorsque plusieurs navires identiques sont envisagés, les techniciens de l'armateur et ceux du chantier optimisent conjointement ce programme et ce devis pour élaborer en commun un navire type qui sera produit en petite ou moyenne série.

Outre la coque, les études techniques concernent désormais la propulsion, la détection du poisson, la manutention des équipements de pêche, le traitement et la conservation du poisson, etc. Le constructeur doit donc disposer en son sein d'un véritable bureau d'études pluridisciplinaire. Après définition complète du navire et approbation de l'armateur et du bureau de certification, son département «méthodes» détaille en outre le mode opératoire de réalisation

Resté traditionnel²⁰, le tracé grandeur doit permettre le gabariage des tôles de bordé, souvent à double courbure. Après sa première définition par le bureau d'études, le plan des formes est à cet effet affiné au moyen d'un modèle en bois sur lequel le découpage du bordé est figuré. Monobloc, ce modèle d'étude est peint en blanc pour recevoir le tracé de chaque tôle. Il diffère donc sensiblement du «demi-bloc» des anciens chantiers avec lequel il n'a en commun que le nom générique de «demi-coque».

La réalisation de la coque est devenue une opération de chaudronnerie lourde exécutée au moyen des équipements les plus modernes. Découpées par des chalumeaux automatisés, les tôles sont formées au moyen de rouleaux et de presses, puis parfois ajustées à la main pour respecter les gabarits avec précision. Après formage, elles sont réunies par soudage en éléments préfabriqués. Ces éléments sont ensuite manutentionnés jusqu'à la cale où ils sont assemblés par soudage à l'arc. Ce procédé améliore les conditions de travail et réduit à 5 semaines la durée minimum d'occupation de la cale avant le lancement d'un navire²¹. Sans aucun système de freinage

²⁰ Le descriptif des installations au moment de la fermeture des ACM-SM en 1987 précise que la salle à tracer est située au deuxième étage et mesure 75 mètres sur 16, soit 1 200 mètres carrés (Arch. mun. Saint-Malo, 2 W 10).

²¹ Initiée après la seconde guerre mondiale, la construction navale malouine en acier a adopté d'emblée l'assemblage par soudage, sautant ainsi l'étape de l'assemblage riveté. Entièrement réalisées sur la cale de lancement, ses premières réalisations respectaient l'ordre traditionnel membrures puis bordé. C'est à partir des années 1970 que la SICCNa adopte progressivement la construction par éléments préfabriqués.

ni de retenue, le navire achève sa course au milieu de la vaste «Mare aux canards» avant d'être pris à couple par un remorqueur qui le ramène au quai d'armement du chantier. Inaugurant en 1985 une cale sèche de 90 mètres, la *Grande-Hermine* est le premier navire malouin à échapper à ce lancement traditionnel.

L'armement du navire incombe désormais au constructeur qui le livre «barre en main», motorisation, réfrigération et gréement inclus. Il ne reste plus ensuite qu'à procéder aux essais en mer avec l'armateur, qui part parfois directement du large de Cézembre pour effectuer sa première campagne de pêche.

La construction navale malouine des années 1980 est donc comparable aux autres activités industrielles de cette époque. La SICCNa jusqu'en 1975 et les ACM-SM à partir de 1977 sont des sociétés anonymes dont les principaux actionnaires sont des financiers, des armateurs et des industriels. Articulée en plusieurs directions : administration, action commerciale, études, production, leur organisation est rigoureusement hiérarchisée.

Les installations fixes sont devenues très importantes. Desservi par des portiques roulants²², un vaste hall²³ prolonge la cale de lancement et abrite des machines outils performantes. Rallongée à plusieurs reprises, la cale de lancement est finalement doublée en 1985 par une cale sèche de 90 mètres. D'une cinquantaine d'employés dans les années 1950, l'effectif de la SICCNa est monté jusqu'à 440 personnes en 1975. Dans les années 1980, celui des ACM-SM est de 230 personnes.

Des entreprises sous-traitantes spécialisées complètent la production propre du chantier malouin, notamment en matière d'équipements de navigation et de détection du poisson, d'installations frigorifiques et de peinture. La presse locale considère ainsi que près de 600 personnes collaborent à la construction navale, en comptant les intérimaires et les sous-traitants²⁴.

Les formes des navires sont cependant sensiblement plus complexes que celles des productions de la métallurgie classique. L'assemblage des coques exige une précision et une vision spatiale inhabituelles. La nécessité d'une «géométrie naturelle» et d'un patient apprentissage caractérise donc toujours les métiers de la construction navale. Équilibrer les passes de soudure pour éviter les déformations et limiter les contraintes internes ou aléser l'œil de l'étambot en respectant la ligne d'arbre matérialisée par une «ligne de feu» nécessitent des savoir-faire qui ne s'improvisent pas.

²² En 1975, 2 portiques de 25 tonnes.

²³ Atteignant 2 200 mètres carrés en 1975 puis 3 200 mètres carrés en 1985.

²⁴ Édition locale d'*Ouest-France*, 12 février 2003.

L'art du traceur qui dessine les formes grandeur nature et celui du formeur qui ajuste à la masse les formes les plus complexes doivent encore tout à la tradition. Les équipes du chantier comprennent également des ajusteurs, des mécaniciens, des motoristes et des tuyauteurs. Des agenceurs équipent les emménagements, notamment les logements et la cuisine pour l'équipage.

Ce sont les contremaîtres présents dès la construction traditionnelle des premières coques métalliques qui ont appris à dominer suffisamment la métrologie pour pouvoir assembler des éléments préfabriqués. Et ce sont leurs meilleurs compagnons qui utilisent adroitement les nouvelles machines de découpage et de soudage à commande numérique.

Par sa compétence en matière d'études et ses performances en matière de construction et d'armement, le chantier malouin s'est ainsi hissé à l'échelle internationale au premier rang des constructeurs de navires de pêche. Plusieurs des unités qu'il a étudiées et construites ont obtenu le ruban bleu pour les années 1970 - 1971 et 1973²⁵.

Épilogue

Aucun «grand» chantier n'ayant succédé à Alstom Leroux Naval, son site est devenu la propriété de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Créées par des anciens de la SICCNa et des ACM, plusieurs petites et moyennes entreprises y construisent aujourd'hui des bateaux de pêche, de plaisance ou de service en acier ou en aluminium pouvant atteindre 30 mètres de longueur. Rassemblées dans l'association Saint-Malo Construction et Réparation Navale, elles se proposent de tirer parti de la seule grande cale disponible entre Brest et Cherbourg et des importants équipements de levage qui la desservent. Malgré la concurrence mondiale, elle réalise aujourd'hui une petite série de 5 chalutiers langoustiers de près de 15 mètres²⁶.

René COLAS

Société d'histoire et d'archéologie
de l'arrondissement de Saint-Malo

²⁵ Document publicitaire SICCNa annexé au mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine de MERHAND, Manuela, *La Société Industrielle et Commerciale de Constructions Navales de 1951 à 1975*, CRHISCO, 1996.

²⁶ Édition locale d' *Ouest-France*, 4 août 2005.

REMERCIEMENTS

L'auteur remercie particulièrement le professeur Jean Le Bot et les anciens de la construction navale malouine dont les témoignages lui ont apporté de précieux éclairages, notamment Raymond Labbé pour la construction bois, Claude Guérin, Christian Garnier et Albert Malivet pour la construction métallique.