

[histoires]

DE QUARTIER



Île de Nantes Le départ du *Bougainville* marque la fermeture définitive des chantiers Dubigeon, après dix années de lente agonie précédant la fin de l'histoire, vieille de 2 000 ans, de la construction navale à Nantes.

Actions et manifestations à l'automne 1985 pour sauver la Navale.

En ce 3 juillet 1987, l'ambiance est loin d'être festive sur les bords de Loire. Un bateau militaire, le *Bougainville*, s'apprête à partir pour Saint-Nazaire où il recevra les dernières finitions. Pas la grande foule. Le bâtiment va s'en aller presque en douce. Départ prévu à onze heures sur fond de grande tension intersyndicale. La CGT et la CFDT s'opposent sur la stratégie à adopter. L'homme aux commandes de la grue s'écrie : "J'ai 49 ans, je suis jeté comme un chien. C'est moi qui suis chargé d'enlever la passerelle, je ne la lèverai pas et le bateau ne partira pas !" En hâte, sur ordre du commandant, le remorqueur écarte le navire du quai. Un syndicaliste tombe sur le pont du bateau et se blesse légèrement : "Il a fallu le récupérer avec une grue", se souvient Pierre Lefort, secrétaire adjoint de la CFDT.

Le *Bougainville*, lancé neuf mois auparavant, sera le dernier bateau construit ici. Dans son sillage, un vaste

Le Bougainville quitte c'est la fin de la Naval



espace encore plein de souvenirs, pourtant déjà désert et où commencent à pousser les herbes folles. Hangars vides, grues inactives, cales abandonnées... Très vite, l'endroit prendra des airs de ville fantôme. Déjà, depuis des mois, la ruche vivait au ralenti. Charrettes après charrettes, les gars sont partis, au fur et à mesure de l'avancement de la construction du *Bougainville*. Les uns ont rejoint les chantiers de Saint-Nazaire, d'autres sont en congé de conversion ou ont été licenciés. "À la fin, raconte Pierre, il ne restait que les équipes de finition." Il en faisait partie, en tant que menuisier, entré aux chantiers en 1971 : "Je travaillais auparavant dans le bâtiment, l'entreprise a fermé. Cette année-là, c'était le redémarrage de la construction navale, deux ans après la fusion de Dubigeon et des ateliers et chantiers de Bretagne (ACB). Nous, les menuisiers, on s'occupait de l'agencement des cabines, de la fabrication du mobilier".

**Malgré
les alertes
lancées par
les syndicats,
le processus
qui mènera à
la fermeture
est en marche.**

En 1976, l'effectif du dernier chantier naval nantais est de 2 600 personnes. Mais, en 1977, le carnet de commandes est quasi vide, on licencie les salariés ayant atteint l'âge de cinquante-six ans et huit mois, les agents de maîtrise déclassés redeviennent ouvriers, les mensuels sont au chômage partiel. Malgré les alertes lancées par les syndicats, le processus qui mènera à la fermeture est en marche. La production est passée de quatre à deux navires par an. Un important mouvement social se produit, qui laissera de profondes cicatrices.

En 1980, les salariés ne sont plus que 1 750. Les réductions d'effectifs se poursuivent à un rythme soutenu : ils passent à 1 350 en 1985. Guy Lengagne, ministre de la Mer, lance un nouveau plan pour descendre à 900 salariés l'année suivante. Un accord instaurant la solution des congés de conversion est signé sans unité syndicale. Le 30 août, les mille cinq ►►

le quai le 3 juillet 1987 : e à Nantes

► cents "survivants" manifestent violemment. Ils viennent d'apprendre qu'un nouveau plan prévoit de transférer aux chantiers de l'Atlantique (Alsthom), dont Dubigeon est devenu filiale, les services administratifs et bureaux d'études, ce qui réduira l'effectif nantais à 550 salariés et l'entreprise à "un atelier de sous-traitance".

Les actions se succèdent : le 5 septembre, manifestation à bord du *Belem*, symbole du savoir-faire des chantiers nantais, justement à quai ; débrayages et manifestations le 12, infructueuse réunion tripartite à Paris le 4 octobre et nouvelle flambée dans les rues de Nantes le 7... Le 14 novembre, les ouvriers envahissent la salle dans laquelle le comité d'entreprise est réuni, obtiennent des explications : le plan de suppression d'emplois prévoit de placer trois cents salariés en congé de conversion, cent cinquante seront transférés à Saint-Nazaire, quatre-vingts partiront en congé de fin de carrière. Le 20 novembre, sept cent quarante cinq votants sur un millier d'inscrits prennent part à un vote à bulletin secret. Quatre cent soixante sept se prononcent pour "une action au coup par coup en fonction des événements", deux cent soixante dix huit sont "pour l'intensification de l'action".

Le calme revient, pas l'entrain. Près d'un an plus tard, le 2 octobre 1986, le *Bougainville* est lancé. Lorsqu'il quitte le port, beaucoup n'ont pas voulu venir voir "ça". L'émotion est forte chez les présents, se souvient Pierre Lefort : "On est resté sur le quai comme des ronds de flan. J'ai vu des gars pleurer. Moi, j'ai craqué en rentrant à la maison. Pas sur mon sort, j'avais plus de 53 ans, je savais que je partais en pré-retraite. J'ai pleuré sur la fin des chantiers. Les derniers mois, c'était calme. Toutes les semaines, des

Pierre Lefort, ancien menuisier de la Navale et syndicaliste CFDT.



Lancement du Bougainville en octobre 1986.

gars partaient pour Saint-Nazaire ou en congé de conversion. C'était affreux de les voir partir, même si dans le fond ils étaient contents". Entre juillet et novembre, on poursuit les négociations, tout en vidant le site : "On restait une quinzaine. Je triais les dossiers du personnel, tout avait été mélangé... On a emporté à Saint-Nazaire ce qui pouvait servir, le reste a été dispersé, la ferraille, l'outillage, les meubles... C'était lugubre. Mais on avait fait une petite cagnotte, on s'offrait l'apéro, on faisait un peu ce qu'on voulait. À part trois ou quatre responsables, tous ceux qui étaient là partaient en pré-retraite... Finalement, en novembre, un accord a été signé, on a dû partir dans la semaine, le congé de conversion commençait le 31 décembre !"

De ses années passées aux chantiers, Pierre Lefort garde le souvenir, d'abord, de la camaraderie qui a régné malgré tout jusqu'à la fin : "Après les manifs du matin, on revenait travailler l'après-midi mais les chefs n'avaient pas intérêt à nous embêter... Aujourd'hui, on est toujours une bande de copains, dernièrement on a refait une réunion des anciens délégués CFDT." Vingt ans plus tard, au sein de la Maison des hommes et des techniques, les anciens des chantiers maintiennent le souvenir d'une activité qui aura fait battre le cœur de l'île de Nantes pendant deux siècles et demi.

Pascale Wester

Sources : *Des navires et des hommes, Yves Rochcongar, éditions Maison des hommes et des techniques, Presse-Océan, Ouest-France 4-5 juillet 1987.*

Crédit photos : *Centre d'histoire du travail.*

