



Association des anciens marins des bâtiments écoles Jeanne d'Arc

Siège social : 14 rue du Pont-Coet 56390 Grand-champ. Déclaration d'association en date du 9 mai 1956
à la préfecture de Paris et ses modifications.



Jeannelette N°19

Février 2017

JEANNELETTE





Le mot du président

Lionel Fromage

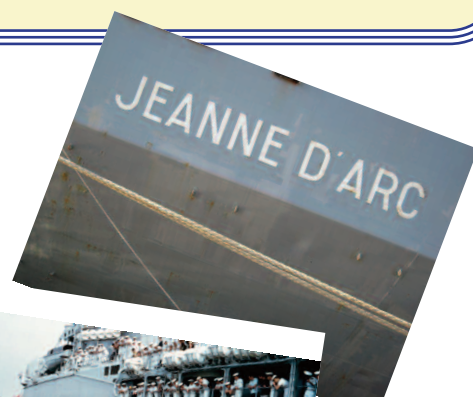
« **FIN DE LA CARRIERE BIEN REMPLIE D'UN MONSTRE SACRE DE LA MER** »

Ce qui va suivre est pour nous, anciens marins de la « Jeanne d'Arc », un récit émouvant. Eh oui, depuis son dernier voyage de 2014 pour être emmenée vers sa dernière demeure à Bas-sens, lieu de son supplice, de l'eau a coulé sous les ponts.

Avec mon accord, une spéciale « Jeannelettre », écrite et illustrée par Jean-Jacques, est consacrée à la fin de ce monstre marin.

Triste fin, mais n'oublions pas que ce noble vaisseau a parcouru des milles et des milles, dans les mers et les océans et qu'il tint le rôle d'Ambassadeur de la France.

Que ce corps démantelé repose en paix.....



Collection privée
Marianick Rolland





Ça y est, c'en est bien terminé pour notre Jeanne, elle n'existe plus.

Début 2017, la déconstruction de notre Jeanne s'est achevée à Bordeaux après deux années de travaux effectués par la société Véolia.

Le chantier s'est révélé bien plus compliqué que prévu car la quantité d'amiante avait été mal évaluée et s'est révélée bien plus importante (350 tonnes au lieu des 17 tonnes initialement prévues); et c'est ce qui a provoqué 6 mois de retard, car on ne plaisante pas avec l'amiante. Le chantier de déconstruction fut donc très suivi sur le plan de la sécurité et, comme vous allez le lire, ce ne fut pas un travail d'amateurs.

L'organisation du chantier a pris en compte les risques inhérents à l'activité de déconstruction proprement dite (chutes de hauteur, incendie) et ceux liés à la présence de polluants sur la structure, tels que le plomb, le chrome VI, le cadmium, des PCB (polychlorobiphényles) et diverses poussières alvéolaires. Le désamiantage a représenté 2/3 de la facture totale.

Après le «curage vert», opération qui consiste à ôter tous les équipements et aménagements qui ne contiennent pas d'amiante, le chantier de désamiantage a duré très longtemps. Il a été réalisé à quai et 350 tonnes de déchets amiantés ont été évacuées.

Le navire a ensuite été mis en cale sèche pour la déconstruction effectuée majoritairement au chalumeau. Afin de réaliser ce délicat travail dans de bonnes conditions, l'ingénierie a préalablement modélisé toute la structure du navire en 3D, ceci afin de calibrer chaque morceau à extraire. Cela a permis de définir la cinématique de levage. Ceci étant, l'expérience et le savoir-faire des oxycoupeurs leur permettaient de prendre la décision finale. Chaque matin se tenait une réunion où étaient réparties les tâches de la journée entre les différents chalumistes. L'exposition au plomb contenu dans la



peinture et les chutes de hauteur figuraient parmi les principaux risques présents sur le chantier. Leur prise en compte a largement conditionné toute l'organisation de l'environnement de travail. Néanmoins, un certain nombre de contraintes a été imposé par le fonctionnement du port autonome et cela a compliqué l'organisation. Il a fallu aménager une base de vie spécifique pour maîtriser le risque plomb. Un seul cheminement était possible en sortie de chantier, avec déshabillage des oxycoupeurs dans un vestiaire considéré comme

zone sale, tri des vêtements souillés, douche obligatoire puis passage en zone propre pour s'habiller. La zone plomb a été définie avec les services de la Carsat, de l'inspection du travail et des services de santé au travail. Il a été fait appel à un cabinet spécialisé afin de définir les stratégies de prélèvements permettant de mesurer les concentrations de plomb. Un suivi médical renforcé des chalumistes a été réalisé par le service de santé du travail via des prises de sang. Ces mesures ont toujours révélé des taux de plomb



dans le sang inférieurs à la limite de détection.

Il me faut préciser que la source d'exposition au plomb était principalement l'ingestion, et la question des pauses cigarettes des chalumistes s'est rapidement posée. Imposer aux chalumistes une sortie de la zone de travail pour la pause aurait impliqué une douche qui n'aurait certainement pas été respectée. Les responsables ont estimé que l'interdiction d'une pause cigarette

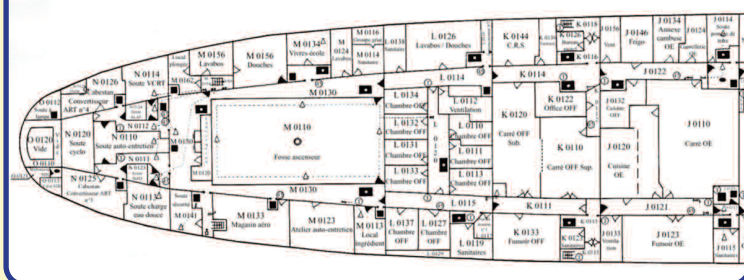


aurait été contre-productive car les hommes auraient fumé à la sauvette, sans précaution. Une zone fumeurs a donc été installée près de la base de vie avec fontaine et des consignes simples: se laver les mains et le visage. Chacun récupérerait ensuite son paquet de cigarettes déposé dans une boîte étanche installée spécialement. Le contrôleur de la sécurité Carsat justifia cette décision car le métier de chalumiste est loin d'être facile, et ceci a contribué à donner une forme de bien-être au travail.



La découpe de notre Jeanne a été organisée en quinconce, du haut vers le bas et des extrémités vers le milieu. Cela afin de maintenir en permanence la stabilité de la structure qui reposait sur des tins de bois («TIN»: pièce de bois utilisée en fond de cale pour soutenir la quille et les flancs d'un navire). Les spécialistes expliquent que la stabilité du navire conditionne la découpe. Le centre de gravité peut être plus ou moins haut mais il doit toujours être centré. Deux équipes de quatre personnes se partageaient les tâches selon un mode opératoire très élaboré. Il y avait pour chaque équipe deux chalumistes, un pompier et un chef d'équipe. L'ensemble des opérations était mené en parallèle, sous les ordres d'un troisième chef d'équipe.

Tous les morceaux (appelés «colis») à découper au chalumeau, à la tôle parfois épaisse de 6 centimètres, étaient préalablement repérés par un tracé. Chaque colis pesait entre 10 et 30 tonnes, la moyenne tournant autour de 18 à 20 tonnes.



Malgré cette grande organisation, il y eut quelques surprises, comme au niveau du gouvernail. Cette pièce était évaluée à 18 tonnes mais pesait en réalité 44 tonnes. Ce «colis» a finalement été découpé en trois.

La phase «machine» en fond de cale a été l'une des opérations les plus délicates car des éléments très lourds étaient présents et l'endroit se trouvait encore souillé.

Une fois découpés, les «colis» étaient soulevés et extraits à la grue vers une dalle voisine. Là, les pièces en acier étaient réduites en plus petits éléments par trois chalumistes. Les parties les plus grandes étaient passées à la cisaille automatique. Il y avait sur place trois conducteurs d'engins ainsi que deux grutiers. Enfin un logisticien se consacrait à toute l'intendance, assurant ainsi le bon déroulement du chantier.

Lors de ces différentes opérations, les chalumistes étaient positionnés sur la structure qu'ils découpaient. Chaque retrait de «colis» créait un vide autour d'eux et les exposait au risque de chute de hauteur, notamment en fin de chantier, au niveau des ballasts qui les confrontaient à des trous béants. Pour éviter tout accident, des aménagements mais aussi des améliorations ont été réalisés au fil du chantier.

L'ensemble de ce travail de déconstruction de notre Jeanne avait été évalué à 18 mois mais il a duré 24 mois et a mobilisé jusqu'à 50 salariés qui travaillaient en 2X8.

L'objectif de valorisation des matériaux issus du démantèlement avait été annoncé au début du chantier à 90% mais en finalité il aura été de 92 %. La ferraille et les métaux non ferreux forment le plus gros poste avec 6500 tonnes valorisées. La ferraille a été recyclée dans les fours de l'aciérie Celsa installée sur les quais de Bayonne. Les matériaux, comme les câbles électriques ou le bois, ont été valorisés ou préparés en vue d'une seconde vie dans des entreprises du groupe Véolia. Quant à l'amiante, elle a pris la direction d'un centre de stockage de classe I et les déchets industriels non dangereux ont été amenés au centre de traitement de Lapouyade équipé d'une unité de production d'électricité avec les biogaz issus de la transformation des déchets. C'est ainsi que s'est terminée la vie de notre Jeanne d'Arc, devenue en novembre 2010 la coque Q860, avec ses 181 mètres de long, ses 8 500 tonnes d'acier et ses 52 mètres de haut.

Tout ce que je viens de vous conter a été réalisé sous les yeux ébahis d'un témoin muet : le croiseur Colbert à quai sur les berges de la Garonne, juste à côté de la cale sèche où il connaît le même sort car il est actuellement en cours de désamiantage.

D'après les informations reçues, Véolia a passé avec la Marine nationale un contrat de 11,5 millions d'euros pour le démantèlement de la Jeanne d'Arc et de l'ancien Colbert.



Les dates importantes

- **27 novembre 1955** : examen d'un programme de construction d'un nouveau navire école par le conseil supérieur de la marine.
- **14 janvier 1956** : Le projet de construction de la RESOLUE est arrêté par le ministre des armées.
- **8 mars 1957** : L'ordre de mise en chantier est donné.
- **juin 1959** : début des travaux d'usinage.
- **31 août 1960** : La première tôle est posée dans le bassin N°9 de l'arsenal de Brest.
- **24 août 1961** La proue est installée.
- **19 septembre 1961** : Le bloc passerelle (appelé château) est installé.
- **30 septembre 1961** : Mise à flot en présence du ministre des armées Pierre Messmer.
- **30 août 1962** : Installation de l'ascenseur des hélicoptères (capacité 12 tonnes).
- **21 novembre 1962** : Installation de la mâture.
- **Début 1963** : Les tourelles de 100 mm sont installées.
- **4 mai 1963** : Le préfet maritime fait reconnaître le CV Clotteau comme commandant de la Résolue.
- **1963 et 1964** : Essais à la mer.
- **12 mars 1964** : La Résolue quitte Brest pour une traversée d'essais d'une durée de 8 semaines dans l'Atlan-

tique Nord. La mer est difficile et met la Résolue à l'épreuve. Deux constatations sont faites : la Résolue roule facilement et la cheminée d'origine se révèle trop basse car ses émanations gênent les évolutions des hélicoptères sur le pont d'envol. Il sera construit une seconde cheminée plus haute mais aussi plus élégante.

- **20 mars 1964** : La Résolue rencontre, à quelques milles de la Martinique, le croiseur Jeanne d'Arc qui achève sa dernière campagne.

- **16 juillet 1964** : La Résolue devient Jeanne d'Arc.

- **5 novembre 1964** : La Jeanne d'Arc, sous les ordres du CV Alfred Postec, quitte Brest pour sa première campagne

- **27 mai 2010** : Après 46 ans de bons et loyaux services, la Jeanne rejoint Brest et le CV Patrick Augier prononce les terribles paroles : Terminer barres et machines.

- **1er septembre 2010** : Dernière cérémonie des couleurs. La Jeanne d'Arc perd son nom et son indicatif R97.

- **Novembre 2010** : La coque de l'ex-Jeanne devient la coque Q860 puis sera remorquée jusqu'aux épis porte-avions de la base navale de Brest. Les appels d'offres seront lancés pour assurer le démantèlement.

- **11 octobre 2014** : La coque Q860 quitte Brest pour Bordeaux où elle sera déconstruite par la société Véolia.

- **Janvier 2017** : Fin de la déconstruction, la coque Q860 n'existe plus.

Entre le projet de construction du PH et sa disparition il se sera déroulé **61 années**.

Pour la rédaction de cette spéciale, j'ai puisé mes sources essentiellement dans la revue «Le marin», le mensuel de la prévention Travail et Sécurité, le Télégramme, le site de la marine nationale et diverses sources provenant d'anciens marins de la Jeanne que je remercie.



Cette Jeannelette spéciale a été réalisée par :
Pour la rédaction : Lionel Fromage, Jean-Jacques Dujardin.
Pour les photos : Marine Nationale Yann Le Ny, Jean-Jacques Dujardin et plein d'autres...
Pour la correction et la conception : Jean-Jacques Dujardin
Pour tout ce qui a trait à la présente Jeannelette, s'adresser à Lionel Fromage :
14 rue du pont Coët 56390 Grand-Champ. Tel : 02 97 67 59 94
E-Mail : lf4802@hotmail.fr
Blog : <http://anciens-marins-jeannedarc.blogspot.com/>

Dans tous ses aspects (forme et fond), cette Jeannelette reste la propriété de l'association des anciens marins des bâtiments-écoles Jeanne d'Arc. L'utilisation de tout ou partie de ce numéro est soumise à l'autorisation de l'association.



A la prochaine

