

Les navires construits aux Chantiers
Navals de La Ciotat et utilisés dans
l'œuvre artistique « Les quais ».

Artistes : Suzanne Hetzel & Jean Schneider, 2014.

<http://lesquais.voyage>





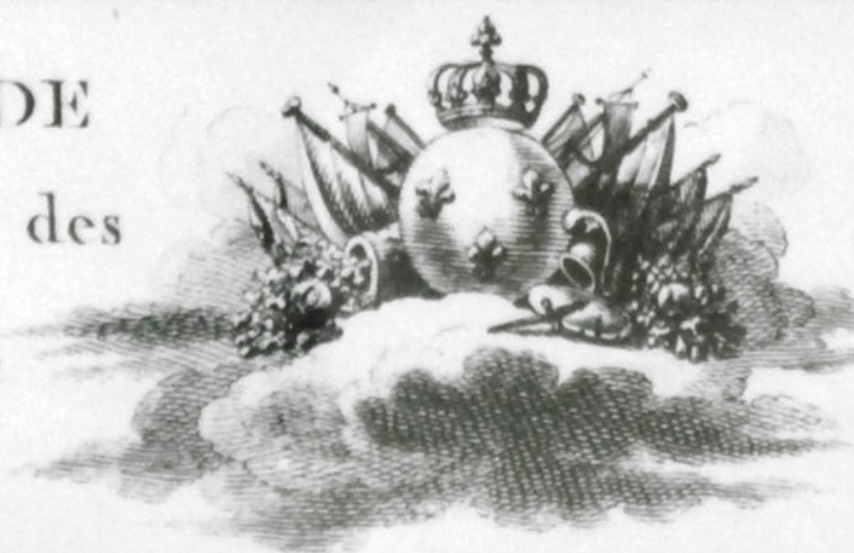
N. Oganne del.
R. Porte. Studio Camera

J. Le Gouaz sc.

LE PORT DE
Vu en dehors des

LA CIOTAT
Moles dans le Sud Est

Reduit de la Collection des Ports de
Par le S^r Oganne Ingénieur de la M^e

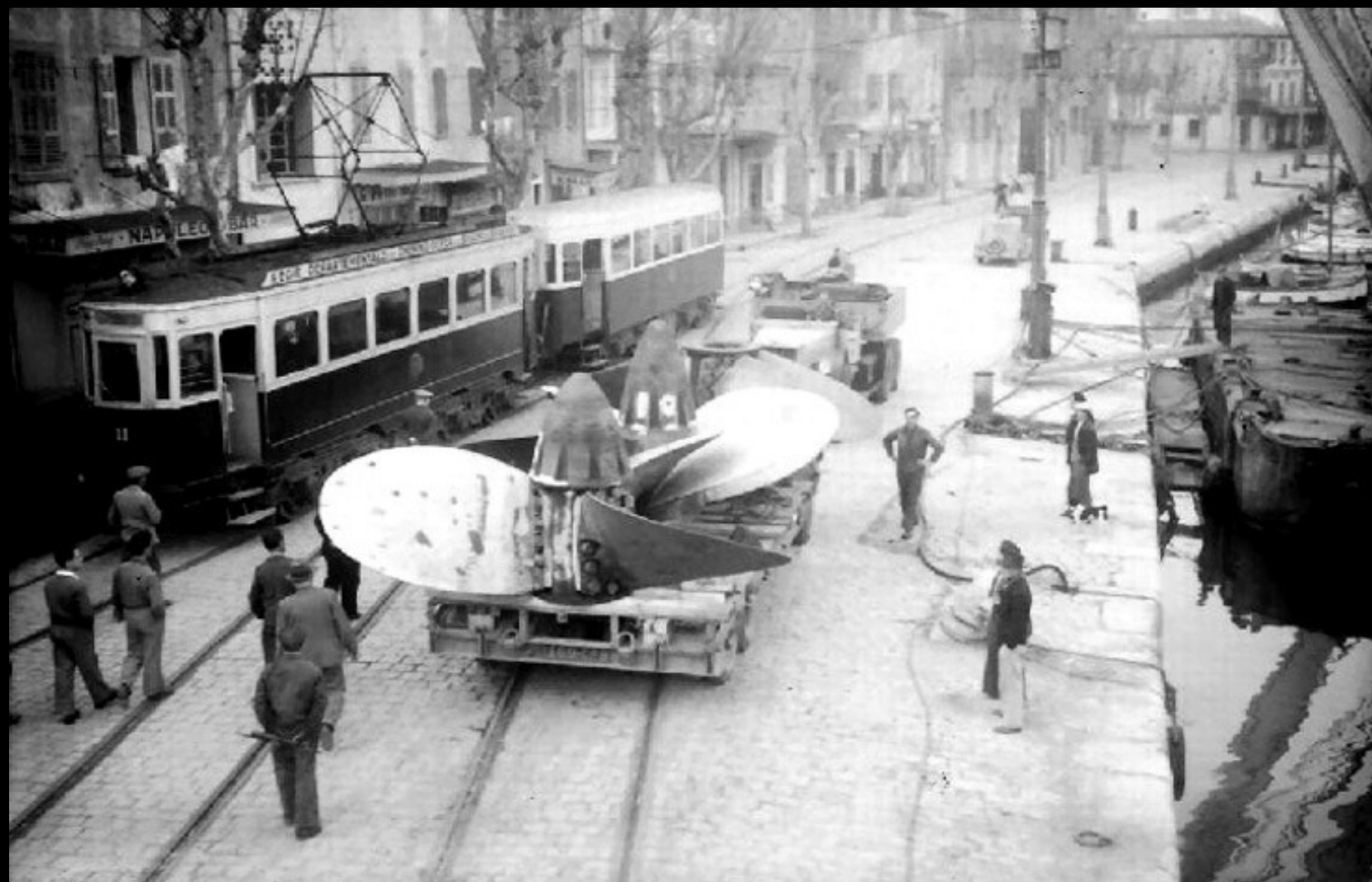


France dessinés pour le Roi en 17
Marine Pensionnaire de Sa Majesté

A Paris chez le Gouaz Graveur rue S^t Hyacinthe la 1^{re} Porte cochère à gauche en entrant par la Place S^t Michel.



Étendue des Chantiers Navals dans le port de La Ciotat en 1945.



Livraison d'hélice et tramway à l'Escalet.

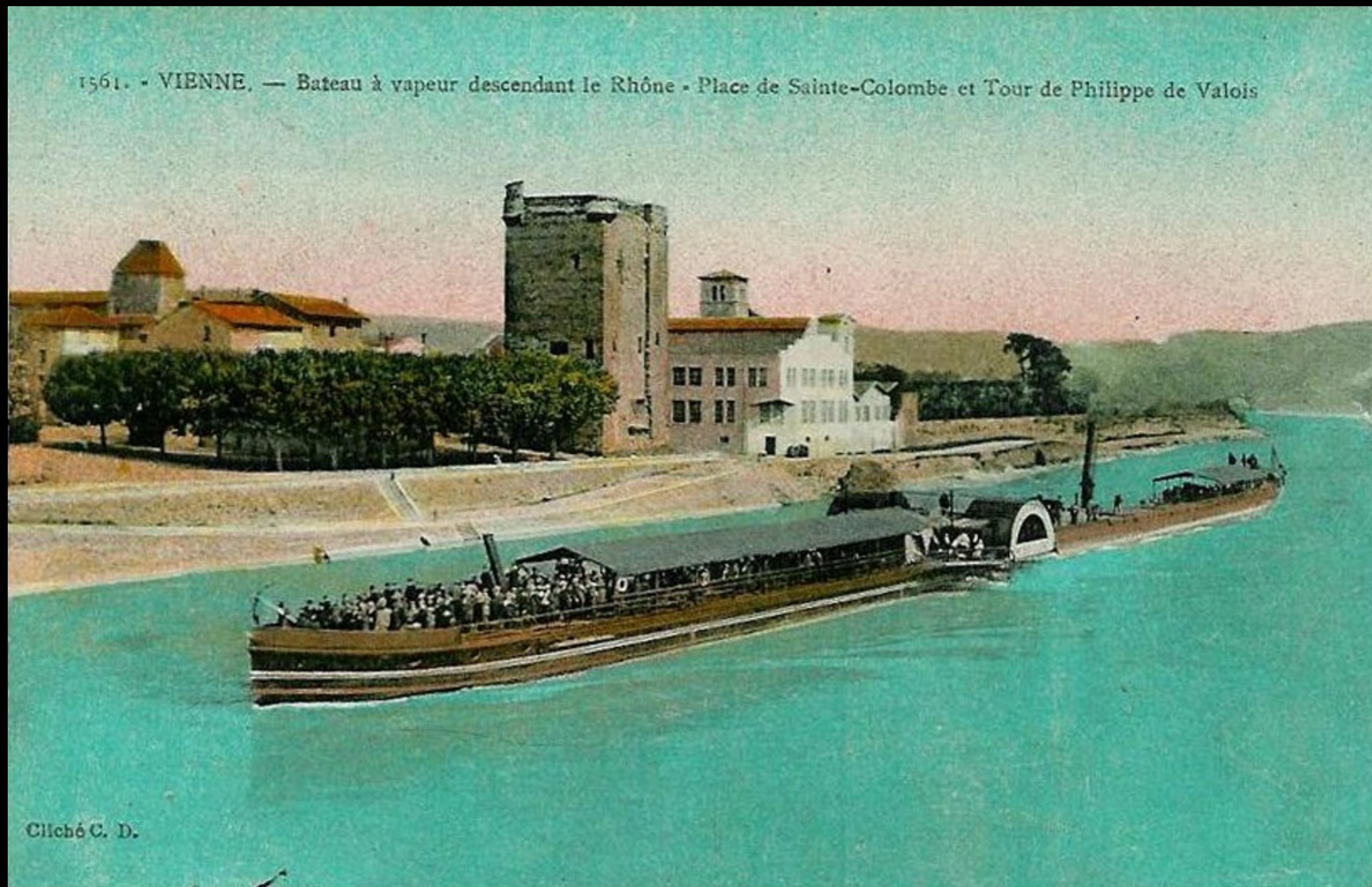


PHOCÉEN 145 m, 1836.
Premier navire à vapeur en Méditerranée.



VÉSUVE 40.20 m, 1838.
Bateau à vapeur assurant le trafic sur le Rhône.

1561. - VIENNE. — Bateau à vapeur descendant le Rhône - Place de Sainte-Colombe et Tour de Philippe de Valois

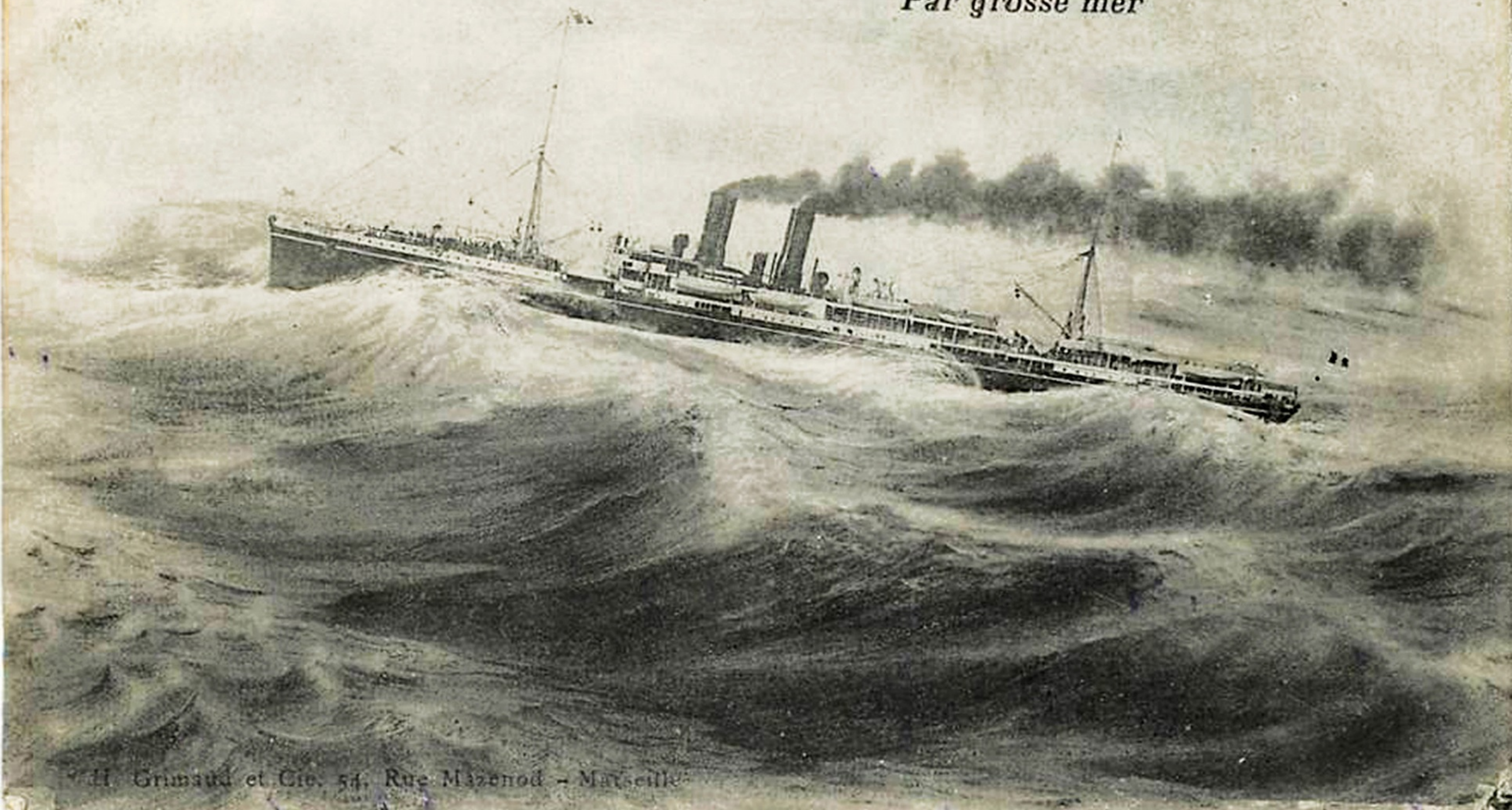


Cliché C. D.

Bateau ressemblant probablement au Vésuve.

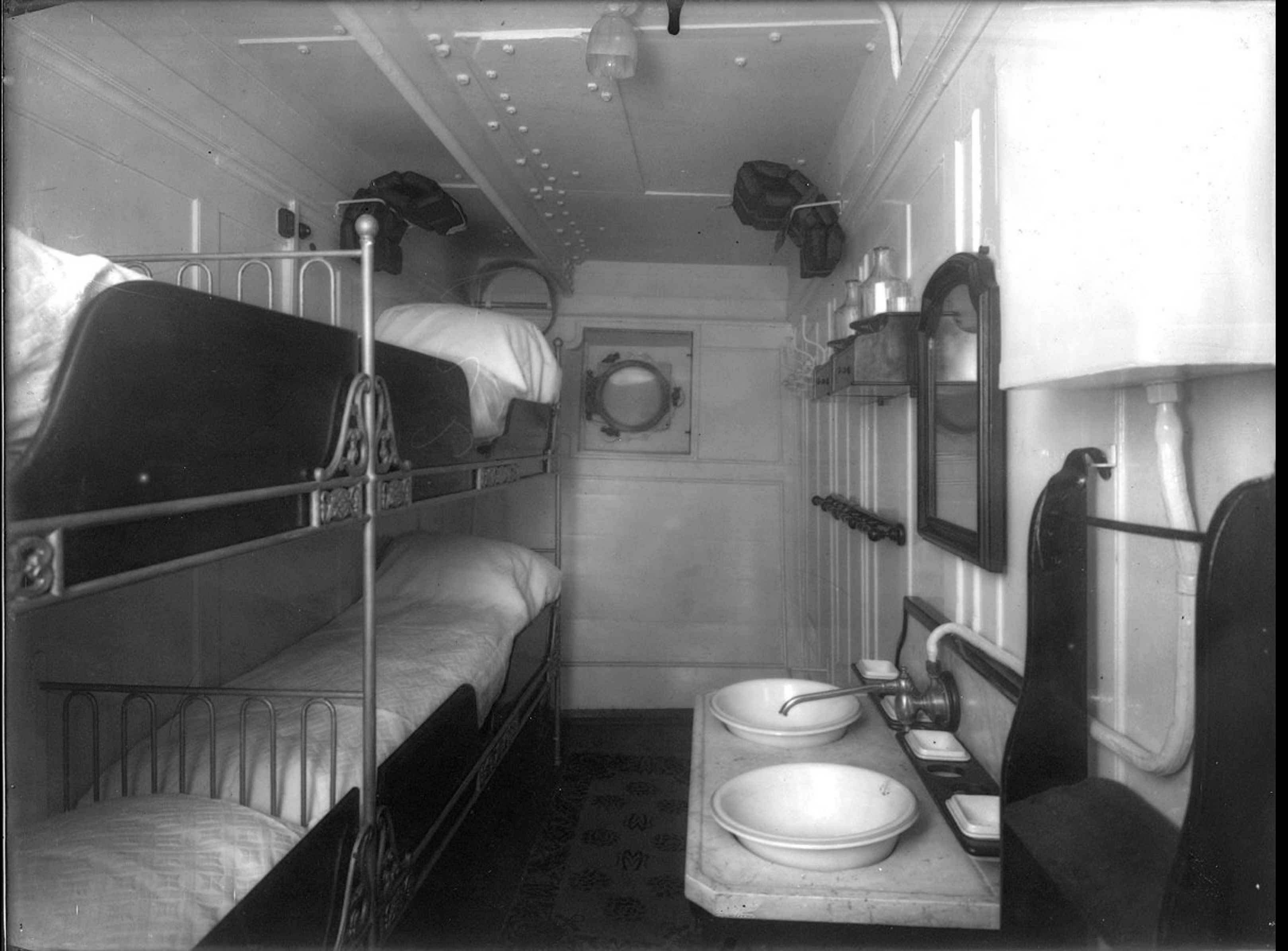
Souvenir de Voyage

*"AMAZONE"
Paquebot Français des Messageries Maritimes
Par grosse mer*



H. Grimaud et Cie. 54, Rue Mazenod - Marseille

AMAZONE 117 m, 1869.
54^e navire de la compagnie des Messageries Maritimes.



Cabine à 4 lits en 2^e classe de l'Amazone.



Le grand escalier de la salle à manger de la 1^{ère} classe.

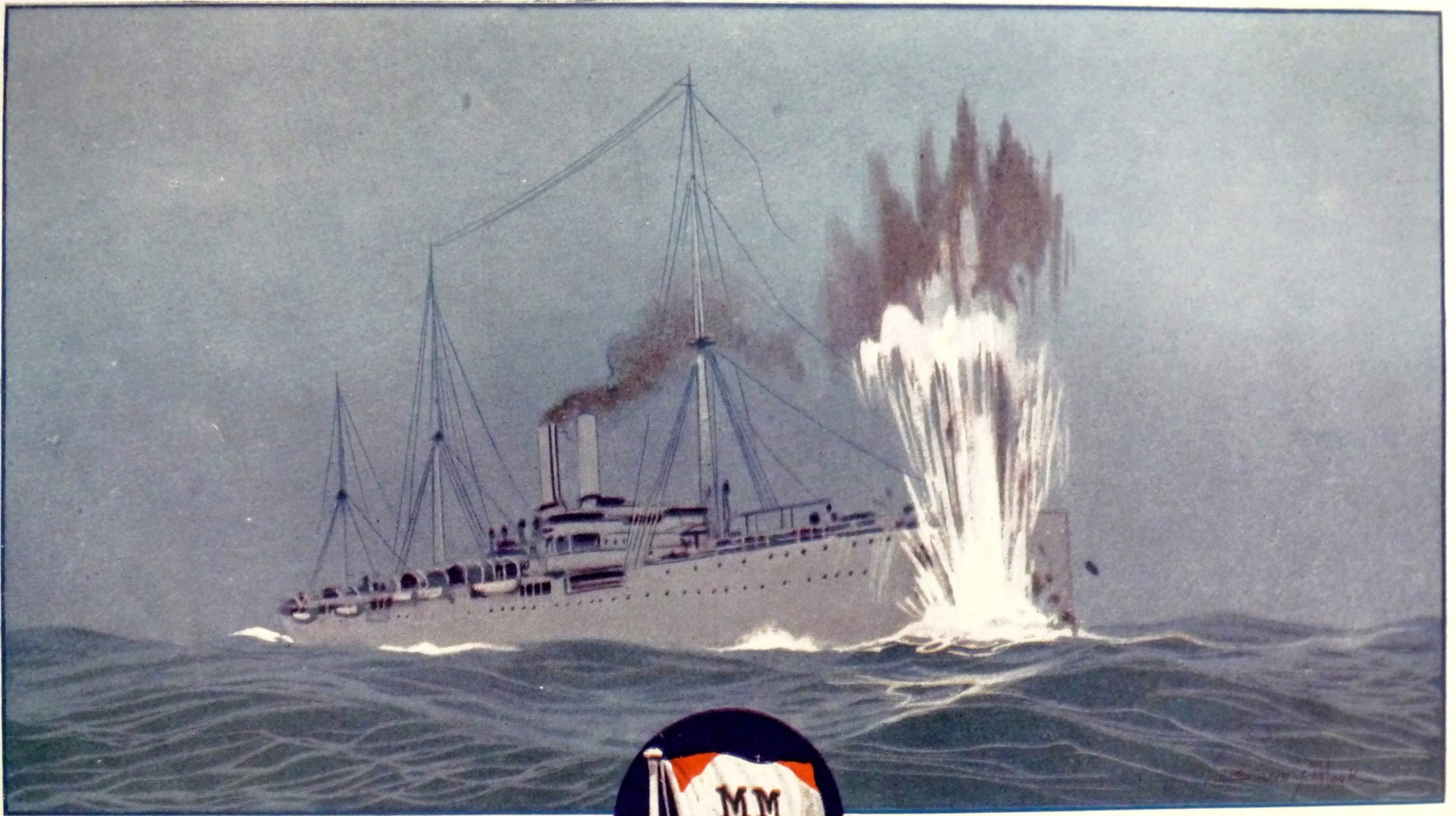
Souvenir de Voyage



H Grimaud - Marseille

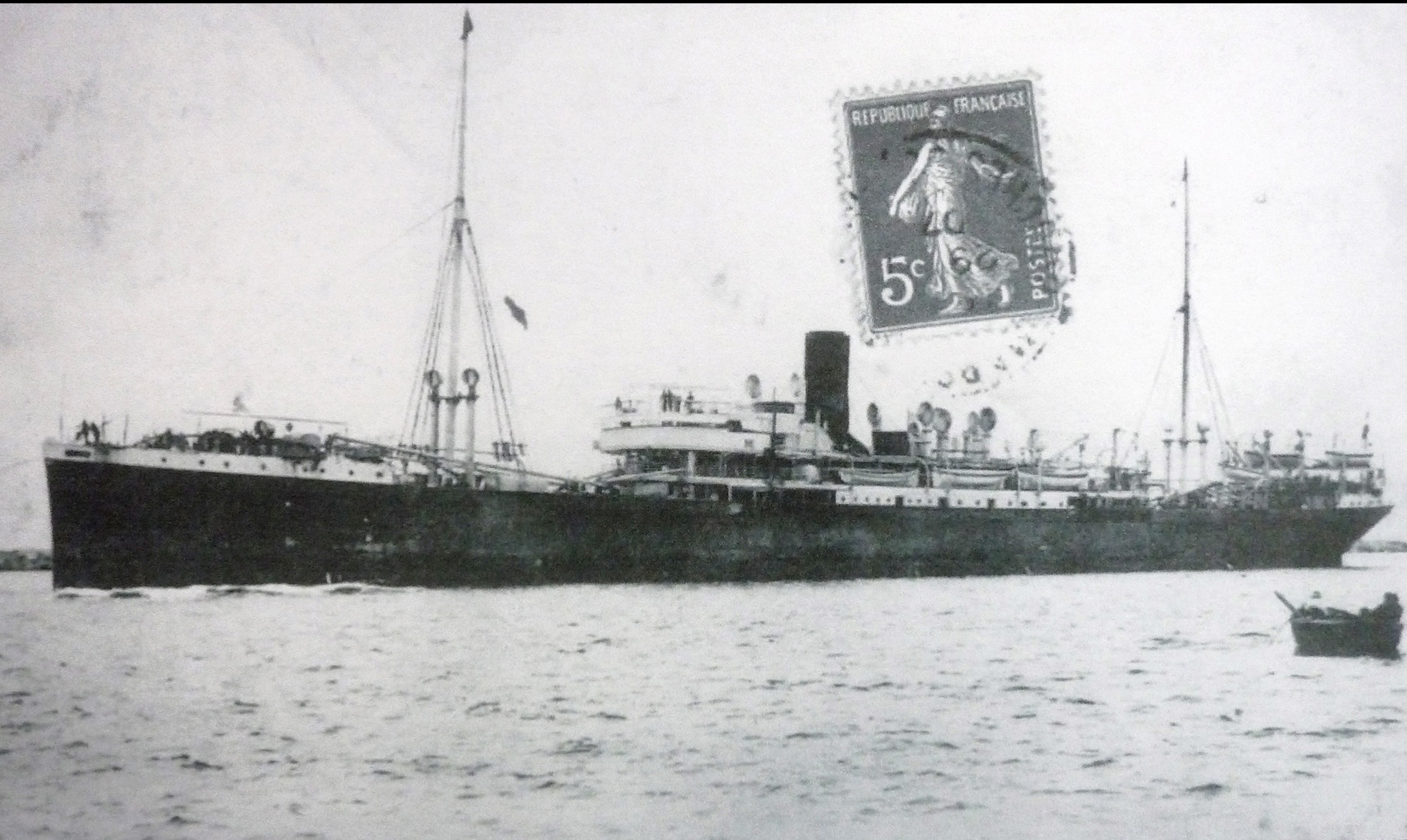
Paquebot Français « Australien » des Messageries Maritimes
Ligne des Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon

AUSTRALIEN 152,64 m, 1889.
90^e navire de la compagnie des Messageries Maritimes.

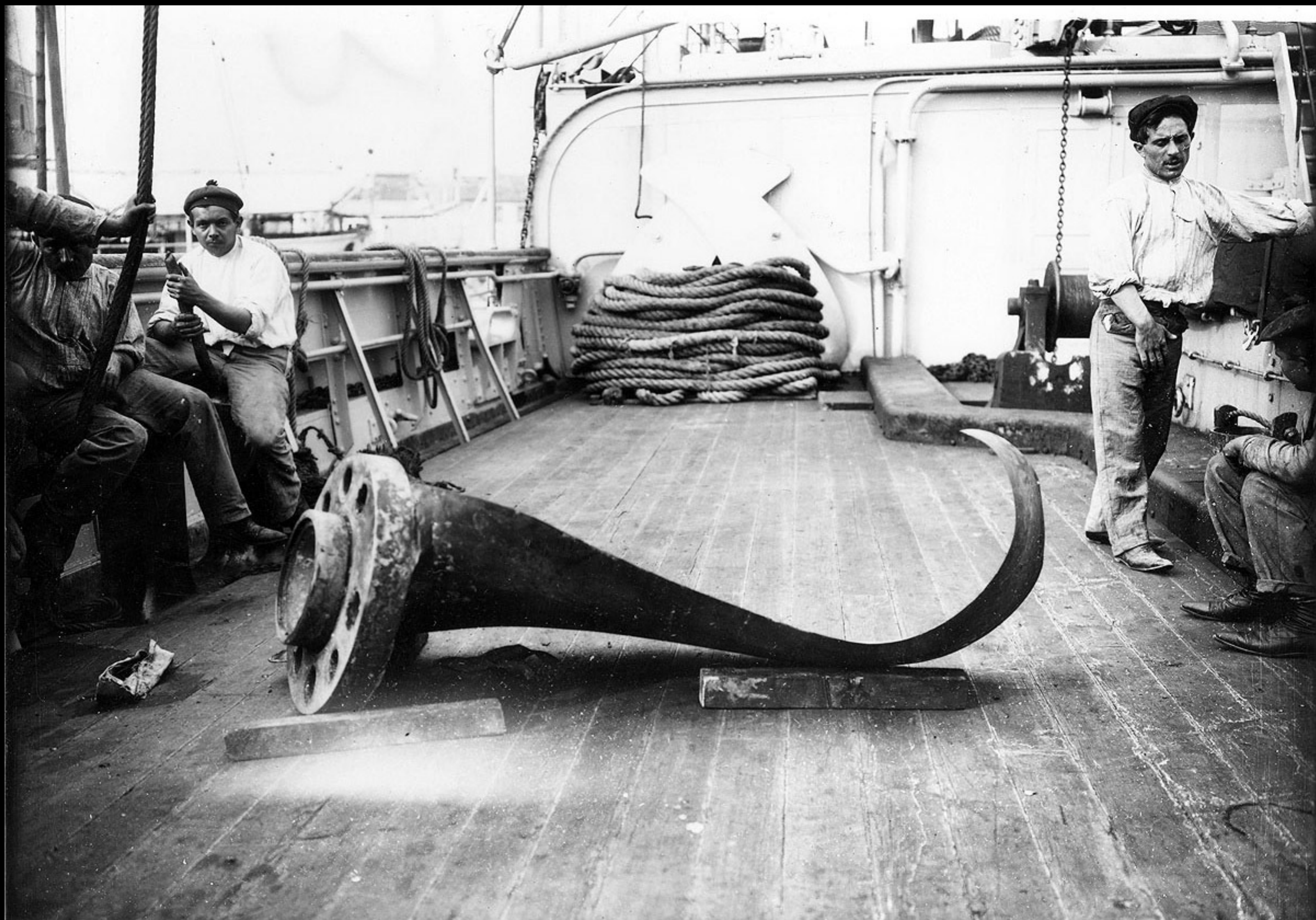


" AUSTRALIEN "

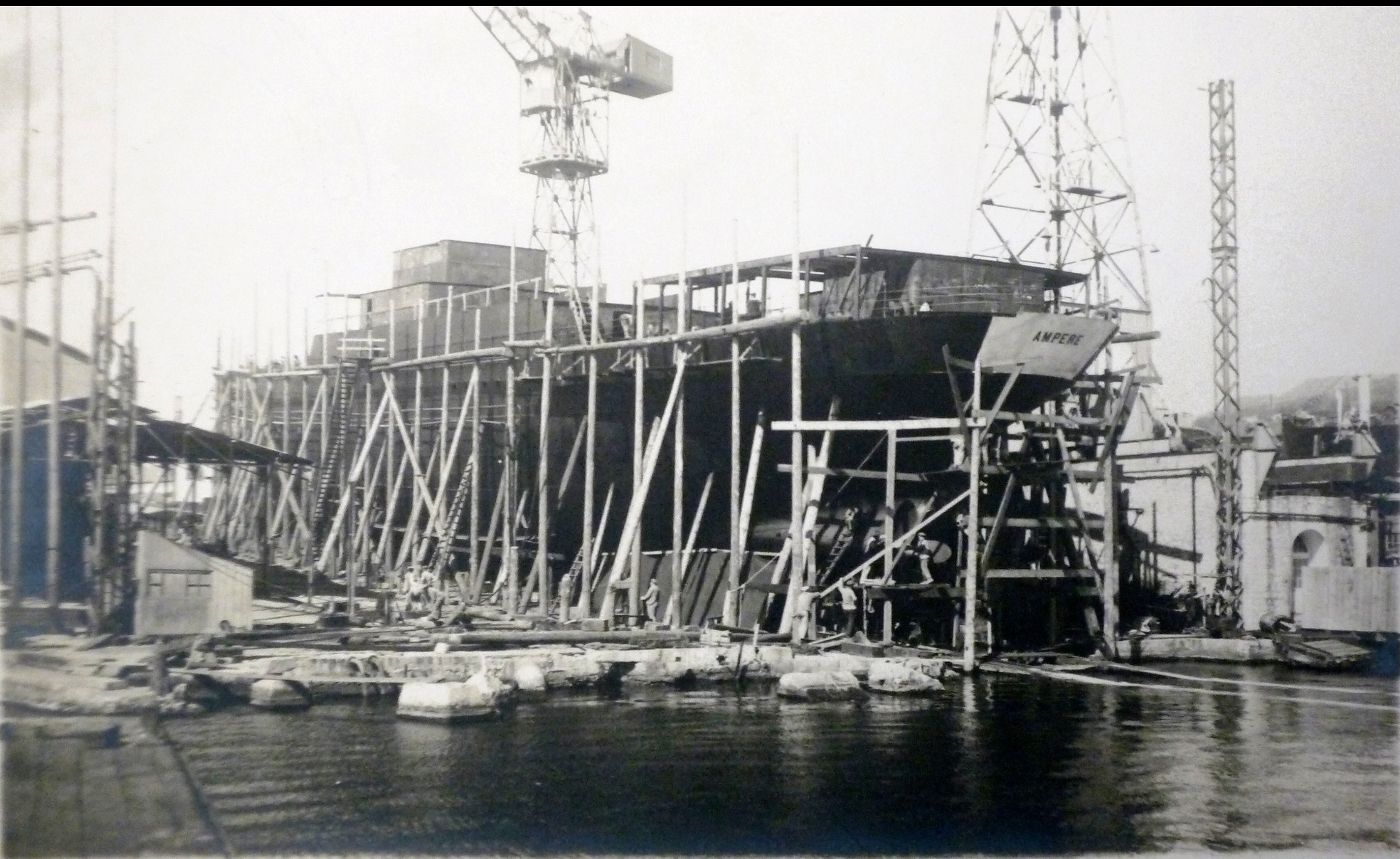
Torpillé le 19 Juillet 1918.



HIMALAYA 156,38 m, 1902.
117^e navire de la compagnie des Messageries Maritimes.

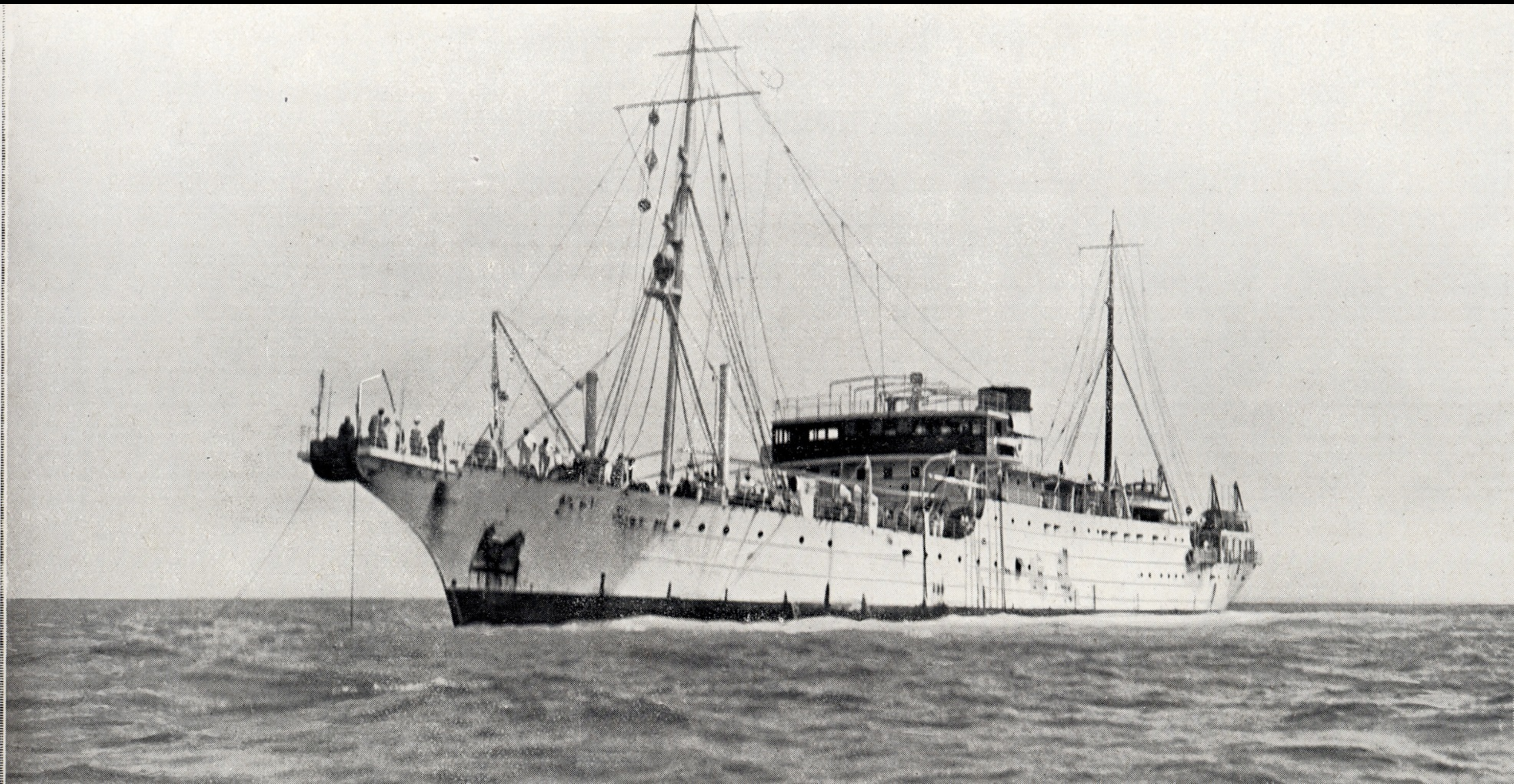


Hélice à bord avant le montage.

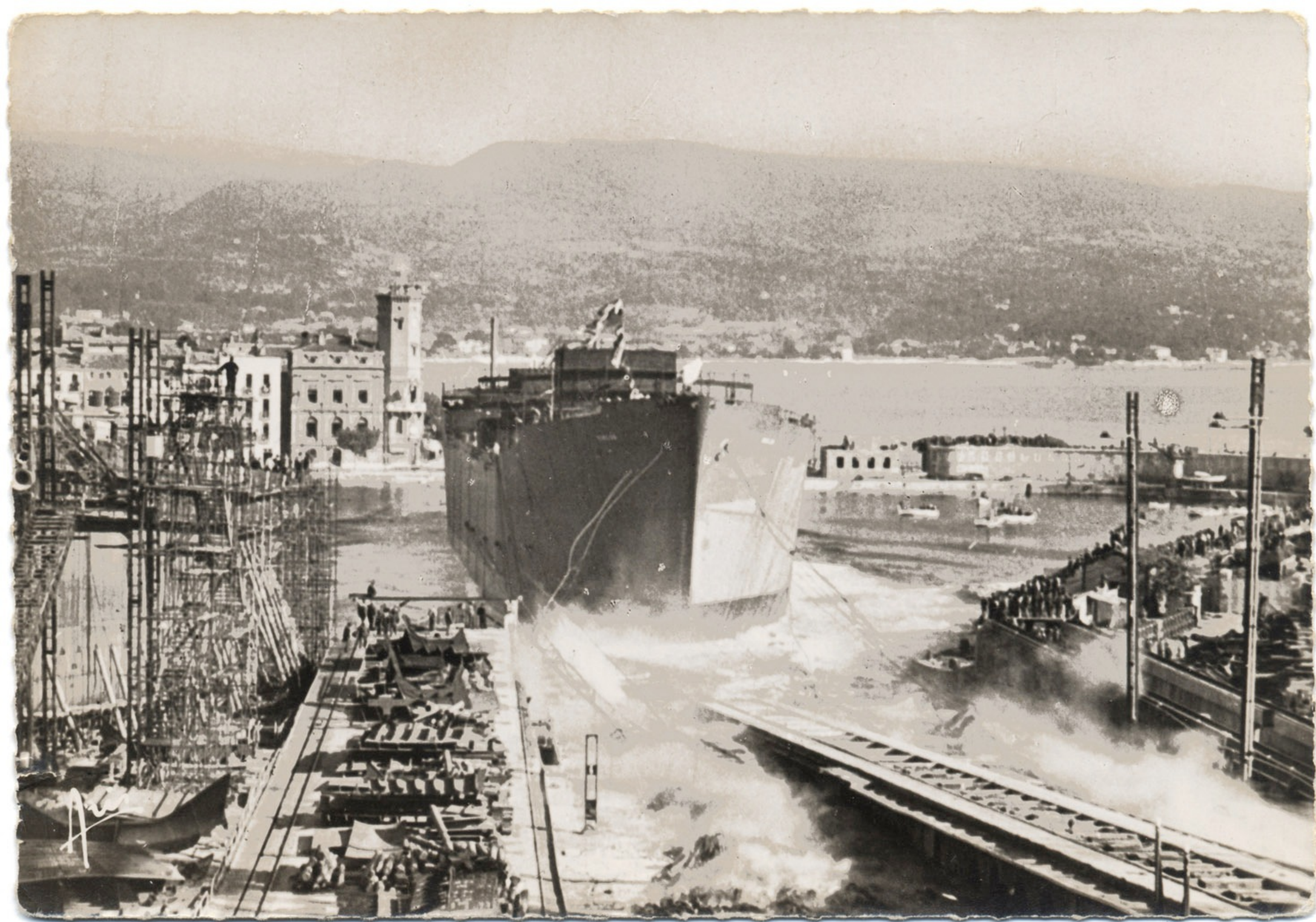


L' "AMPÈRE" SUR SA CALE DE CONSTRUCTION

AMPÈRE 91,50 m, 1930.
155^e navire de la compagnie des Messageries Maritimes.



L'Ampère est un câblé qui pose le réseau de câbles sous la mer.



CENTAURE 231,25 m, 1959, 199^e navire.
Le plus grand pétrolier français du moment.





Le carré des officiers : on remarquera le soin de l'aménagement.



MONTERREY 197,20 m, 1987, début de la construction.
Le 337^e et dernier navire construit à La Ciotat.



La construction, commencée à La Ciotat, fut interrompue par les grèves contre le projet de fermeture des Chantiers Navals.



Départ du Monterrey à La Spezia en Italie pour terminer sa construction.

Il était bloqué depuis neuf mois La Ciotat : le "Monterrey" a quitté les chantiers

Le navire mexicain était retenu en "otage" par les ouvriers des chantiers depuis leur mise en liquidation. Il devait quitter La Ciotat lundi dernier après l'annonce de la signature d'un accord. Mais l'absence des remorqueurs avait empêché son départ.

PAGE 14

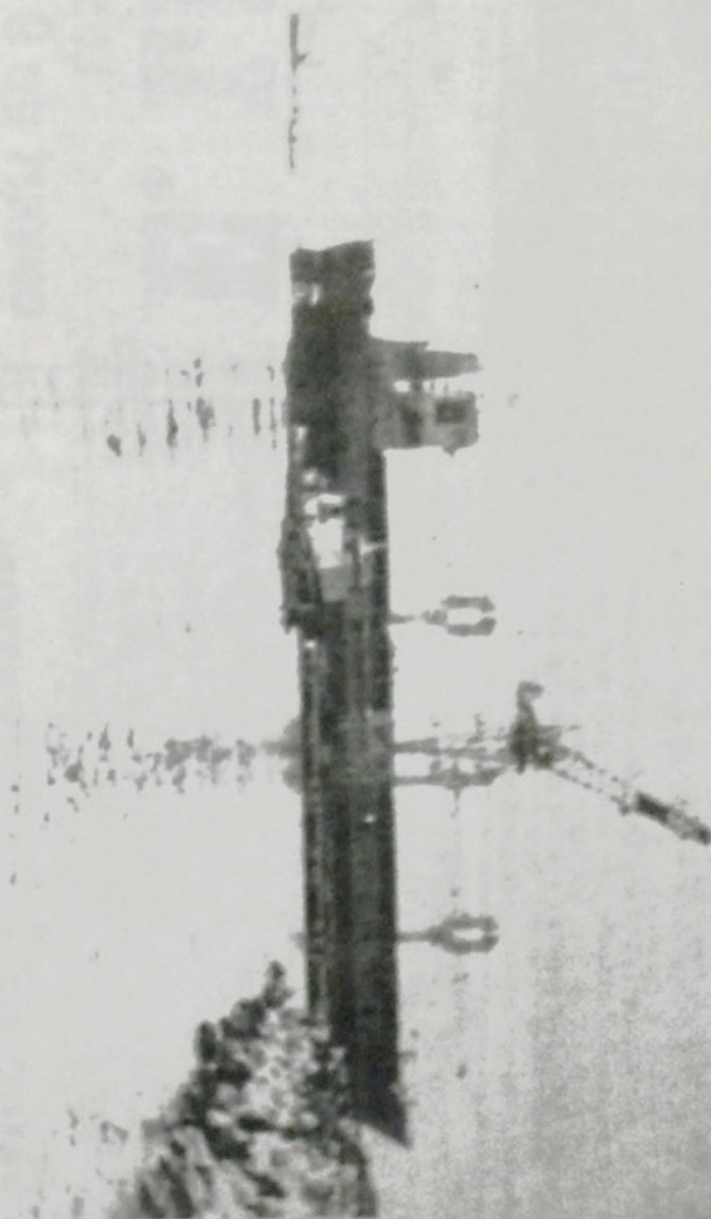
La Ciotat Le "MONTERREY" cap au large

Officiellement "libéré" par la CGT le samedi 8 juillet, les opérations effectives du déblocage du navire ayant été ache-

ordinateur, son ballastage est compensé automatiquement.

Le secteur des machines est également régulé par ordina-

Le "MONTERREY", tôt samedi matin, mettait cap au large (Photo D.B. La Ciotat)



MONTERREY
Il est parti!

NAVI / 83

C'est aux premières heures de la matinée, samedi matin, que le porte-conteneurs VTAC-quer "Le MONTERREY", quittait le bassin du port des chantiers navals.

Après un peu plus de huit mois de station à quai, le bateau, assisté par ses remorqueurs a pris la direction du large. Les travaux de déblocage du navire, afin de permettre

sa livraison, ont été achevés par les ouvriers le 12 juillet dernier.

Une foule relativement nombreuse s'était rassemblée sur les rochers bordant la sortie du port pour suivre le départ du cargo.

Mis à l'eau le 19 décembre 1967, le MONTERREY était le troisième d'une série commandée aux Chantiers navals cio-

tadens pour le compte de "Transportation Maritime Mexicain".

Dans le vacarme assourdissant et lancinants des sirènes, le bateau a définitivement quitté sa darse.

Une page s'est tournée pour les Chantiers navals ciotadens, pendant que quelques regards émus fixaient encore le large.

C851029

"Le Péninsulaire"

Lundi 17 juillet 83

Parler de « fermeture » des chantiers navals à La Ciotat, ce serait déjà l'accepter. Les travailleurs refusent cette issue qu'ils jugent aberrante et luttent contre le défaitisme qui, au fil des mois, s'insinue dans la population.

« SI L'ON N'Y CROIT PLUS, ON CRÈVE ! »

La Ciotat a mal à ses « chantiers ». Comment pourrait-il en être autrement quand, depuis des générations, ses habitants y travaillent, quand toutes les rues de la ville y conduisent ? « Comment pourrait-on supporter de ne plus les voir un jour ? » Alors, depuis juin 1986, date de la mise en redressement judiciaire de la NORMED (un mot que l'on emploie uniquement dans les réunions officielles), la ville résiste avec une conviction inébranlable de la part des travailleurs des chantiers et un soutien actif de la population.

« Nous savons qu'il y a des bateaux à construire, qu'il y aurait des entrepreneurs si les aides

étaient suffisantes et on nous dit non ! » Et la colère gronde quand les projets sur le site de La Ciotat commencent à éclore. L'association APPEL (Avenir et perspective Provence-Est littoral) propose de repenser complètement le cadre de vie et de travail de La Ciotat : aménagement de la baie en lieu d'habitat privilégié et, sur le domaine des chantiers navals, des ateliers de construction et de réparation pour les bateaux... de plaisance. D'autres prévoient la soudure entre le bas-

sin de La Ciotat et la zone marseillaise afin d'établir une base de loisirs, proche de la métropole. Autant de projets qui rendent amers les travailleurs. « Nous ne sommes pas contre le tourisme mais il suffit de regarder autour de nous. A la Baie des Anges, cinq cents logements ont été construits ; il n'y a pas un seul commerce, pas un seul café qui se soit installé et les appartements sont fermés dix mois sur douze. Qu'ont-ils apporté à la ville ? »

Pendant ce temps, chaque mois amène une nouvelle vague de licenciements. « Les gars ont la liste des échéances et sont sur le qui-vive. Ils rencontrent journellement ceux qui sont partis et savent que l'après n'est pas rose. » 20 000 F s'offrent à eux : la fameuse « capitalisation », 20 000 F pour repartir dans la vie, ce qui, pour certains, est en-deçà des indemnités normales de licenciements, vu leur ancienneté dans l'entreprise. Les retombées négatives de ces capitalisations sont déjà connues. Sur les 260 travailleurs qui ont créé, soit un commerce, soit une entreprise,

100 ont déjà fermé boutique. De plus, ceux qui choisissent ce mode de départ ne peuvent s'inscrire au chômage qu'au bout de quatorze mois, « alors quand on nous parle de pactole !... »

L'autre possibilité est le congé de reconversion avec stage de formation. Un parcours compliqué que beaucoup d'entre eux ne sont pas prêts à affronter. Le mari de Sylvie vient d'être licencié, « il voulait suivre un stage de plomberie pour faire de l'installation thermique. Il s'est rendu à l'entretien psychotechnique préalable et en est ressorti très déprimé ; il

Les grèves des ouvriers des Chantiers Navals dureront jusqu'en 1989.

À cette date a lieu la fermeture définitive du site et donc la fin de l'histoire de la construction navale à La Ciotat.

