

ANNEXE N° 3

À « L'HISTOIRE GÉNÉRALE DE LA SEYNE »

L'HISTOIRE MARITIME

PREMIÈRE PARTIE**LA CONSTRUCTION NAVALE**

LA VOCATION DES LIEUX

Elle apparaît ici avec la mer dès la venue de l'homme sur le bord de nos rivages, c'est-à-dire depuis la plus haute antiquité.

Vraisemblablement, en des époques fort reculées, aux temps préhistoriques, le pays seynois devait être couvert d'épaisses forêts, de lieux marécageux, de terres mouvantes, mais la grande nourricière était là bien tentante, avec sa richesse et ses ressources de vie. L'homme d'alors se mit d'abord à pêcher pour se nourrir, sans trop pouvoir s'éloigner du rivage ; ensuite, il creusa le tronc des arbres afin de s'en faire de rustiques embarcations qui lui permirent de s'aventurer à la surface des ondes.

Ce fut aussi le radeau fourni encore par la forêt. Composé de plusieurs tronc solidement assemblés, cet engin avait l'avantage d'offrir plus d'espace et plus de stabilité pour un certain transport sur des eaux abritées.

Mais le tronc d'arbre perfectionné devint lui-même une barque beaucoup plus légère et manœuvrable, résistante au flot, tenant mieux la mer que le radeau, beaucoup plus rapide. Ainsi la pirogue primitive du début deviendra navire. Ce sera, avec les outres de peau des utriculaires, le moyen généralisé, le commencement de la navigation fluviale et maritime, l'extension de la pêche et du trafic commercial à travers les océans. D'où l'élargissement des échanges entre les peuples et l'interpénétration des civilisations.

Les gisements néolithiques, notamment les stations lacustres, nous ont livré des échantillons de telles barques et de leurs accessoires.

De progrès en progrès, depuis l'arche de Noé dont le livre de la Genèse donne un ordre de grandeur, quelque soixante-dix mètres de longueur sur une trentaine

environ de largeur, jusqu'aux flottes des Phéniciens et des Egyptiens, l'humanité s'est ainsi rendue maîtresse d'un royaume nouveau et universel : celui de la LA MER.

Pensons à ces Vénètes de l'Océan, à ces Gaulois dont les vaisseaux étonnèrent César. N'oublions pas ces ancêtres de nos Provençaux d'aujourd'hui, ces Celto-Ligures de la Méditerranée qui apprirent tant de choses sur l'art de naviguer par le contact familial des Grecs de l'Hellade et de l'Asie, ces navigateurs nés.

C'est pourquoi nous n'éprouverions pas de surprise à trouver, au temps de la paix romaine, lorsque Rome assure la sécurité de nos côtes, de véritables petits chantiers locaux de constructions navales ; chantiers très rudimentaires sans doute mais bien actifs, établis dans le site admirablement abrité de la baie de La Seyne ; ayant à leur portée de nombreuses ressources, surtout le bois abondant tiré de la proche forêt.

Ils auront été les précurseurs de nos ateliers modernes d'où sortent les grandes nefs d'aujourd'hui.

Il s'agissait, bien sûr, d'une industrie toute timide encore, mais, plus tard, au Moyen Âge, nous la verrons progressivement grandir, s'enrichir de progrès, occuper dans l'économie de notre pays une place déjà appréciable.

Ce fut notamment le temps des Croisades qui contribua grandement au réveil de la navigation en Méditerranée, navigation qui, il faut le dire, n'avait jamais cessé d'être assez active. À ce réveil participeront d'heureuses inventions telles que celle de la boussole, venue des Chinois par les Arabes, au XII^e siècle, et celle de l'emploi du gouvernail dont on peut fixer l'apparition vers le XIII^e siècle.

Tout cela avait pour corollaire une avance nécessaire de la construction navale.

Or, que construisait-on en ces XII^e et XIII^e siècles ? Surtout des galères, héritières des navires de l'Antiquité, des bateaux ronds, nefs du Levant ou du Ponant, bâtiments trapus à la coque ronde et massive, particulièrement dans les formes de l'arrière. Les bateaux de l'Océan avaient la grand-voile carrée munie de cargues pour étouffer la toile et des bandes de ris pour en réduire la surface par grand vent, de boulines pour la raidir au bond d'amure, tandis que les navires du Levant portaient généralement deux mâts. Ajoutons que ces derniers portaient les uns des voiles carrées, d'autres des voiles triangulaires enverguées sur de longues antennes semblables à celles des galères. Ces naves ou nefs de la Méditerranée furent d'ailleurs les vaisseaux des Croisades⁵⁹.

À cette époque, les chantiers du quartier de « La Sagno », animés par des artisans ou des groupes d'artisans, sont encore peu nombreux ; leur activité est, sans doute, toute locale et alimentée par la clientèle des armateurs, négociants et pêcheurs de la métropole de Six-Fours qui ont leur havre et leurs entrepôts à cet endroit.

LE XVI^e SIÈCLE

Il faut cependant vraiment venir jusqu'au milieu du XVI^e siècle pour trouver chez nous des témoignages substantiels sur le développement de la vie maritime, qu'il

59. D'après de Loture : *La Navigation à travers les âges*, Paris, 1953.

s'agisse de navigation ou de construction navale. L'accroissement de la vitalité que nous y constatons est logiquement en relation avec la formation de la nouvelle communauté créée par des familles de Six-Fours qui se sont établies aux abords du rivage et qui continuent à y descendre, en relation aussi avec l'extension énorme du commerce en Méditerranée dont la prépondérance appartient alors à l'Espagne et au Portugal.

Nous avons déjà dit, dans la partie consacrée à l'histoire proprement dite de notre commune, l'essor qu'avait pris vers les années 1580 le groupement urbain seynoïse déjà détaché en fait, sinon en droit, du haut lieu de Six-Fours ; il y a là un phénomène bien connu dont les exemples abondent, dont la cause réside dans l'appel irrésistible de la mer, dans l'apparition d'une marine d'État capable d'assurer la sécurité des riverains.

Aussi, quand le XVI^e siècle touche à sa fin, la jeune bourgade de La Seyne a-t-elle déjà pris le visage d'une véritable cité maritime.

LE XVII^e SIÈCLE

En ce siècle, son développement devient encore plus marqué, les progrès sont continus, l'évolution économique de plus en plus sensible.

Les lettres patentes du roi Louis XIII, en date du 13 juin 1631, parlant du havre de La Seyne, disent : « Que ce lieu est situé au bord de l'un des meilleurs et plus beaux ports de notre côte du Levant audit pays, dans lequel aborde ordinairement beaucoup de barques et de vaisseaux, comme encore des étrangers ». « Au moyen de quoi », continue le document, « le négoce maritime de la montagne de Six-Fours, de nos villes de Marseille, Toulon, Ollioules, et autres du dit Pays, augmentera d'autant plus tandis que le lieu et le port de La Seyne en bénéficieront ⁶⁰ ».

Un autre document, du 28 janvier 1645, confirmant, contre des prétentions de Toulon, l'exécution d'un jugement rendu par feu le cardinal de Richelieu le 12 août 1634, maintient les habitants de La Seyne et de Six-Fours en possession et jouissance de charger ou décharger au port de La Seyne tous vaisseaux y pénétrant et d'y exercer librement trafic et négoce accoutumés, comme auparavant (jugement rendu par M. le duc de Fronsac, grand maître, chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France).

Déjà sous Louis XIII, La Seyne, port de Six-Fours, est le premier centre d'armement de la côte provençale après Marseille et La Ciotat ⁶¹.

60. Lettres Patentes du 13 juin 1631 accordant aux habitants de La Seyne d'établir des étaux et bancs de boucherie dans leur bourg, tant pour eux que « pour les marchands, patrons et autres négociants abondant au dit lieu et port ».

La Seyne compte alors : une église paroissiale, un couvent de capucins et deux cents maisons habitées par un millier de personnes.

61. Dans son ouvrage *La Provence au XVIII^e siècle* (t. III, 1936), P. Masson dit qu'au milieu du XVIII^e siècle, les deux tiers des bâtiments, envoyés annuellement dans les Echelles du Levant, sont commandés par des capitaines fournis par des ports provençaux autres que celui de Marseille ; de plus, ces ports secondaires fourniront souvent les équipages, construiront et armeront des navires de la flotte marseillaise.

Nous avons là une preuve manifeste d'une vitalité maritime indéniable ayant succédé, depuis la fin du XVI^e siècle, à la modeste activité de jadis.

En ce qui concerne la construction navale, liée évidemment au développement du trafic méditerranéen, elle demeure encore le fait de petits artisans locaux, actifs mais d'une production limitée.

Ce ne sera que plus avant, dans le XVII^e siècle, qu'elle prendra une importance plus grande, l'architecture navale ayant passablement évolué, les navires étant devenus plus gros, plus perfectionnés.

Alors, à La Seyne, c'est l'essor de tout un monde de travailleurs, de spécialistes : charpentiers de marine, calfats, cordiers, voiliers, tonneliers, gréeurs, fabricants de matériel de bord, etc. ; cela vers le milieu du XVII^e siècle.

À cette époque, sur le littoral provençal, avec La Seyne, les principaux ports constructeurs sont surtout : Martigues, Saint-Tropez, Toulon, La Ciotat, Antibes et Marseille. Pour La Seyne, nous pouvons relever comme sortis très probablement de chantiers de cette ville, les navires ci-après :

Felouques en 1678 et 1689, bateaux le *Saint-Sébastien* (1690), la *Vélocité* (1690), le *Saint-François-Hirondelle* (1691), l'*Espérance* (1691) et le *Saint-Roch* (1694).

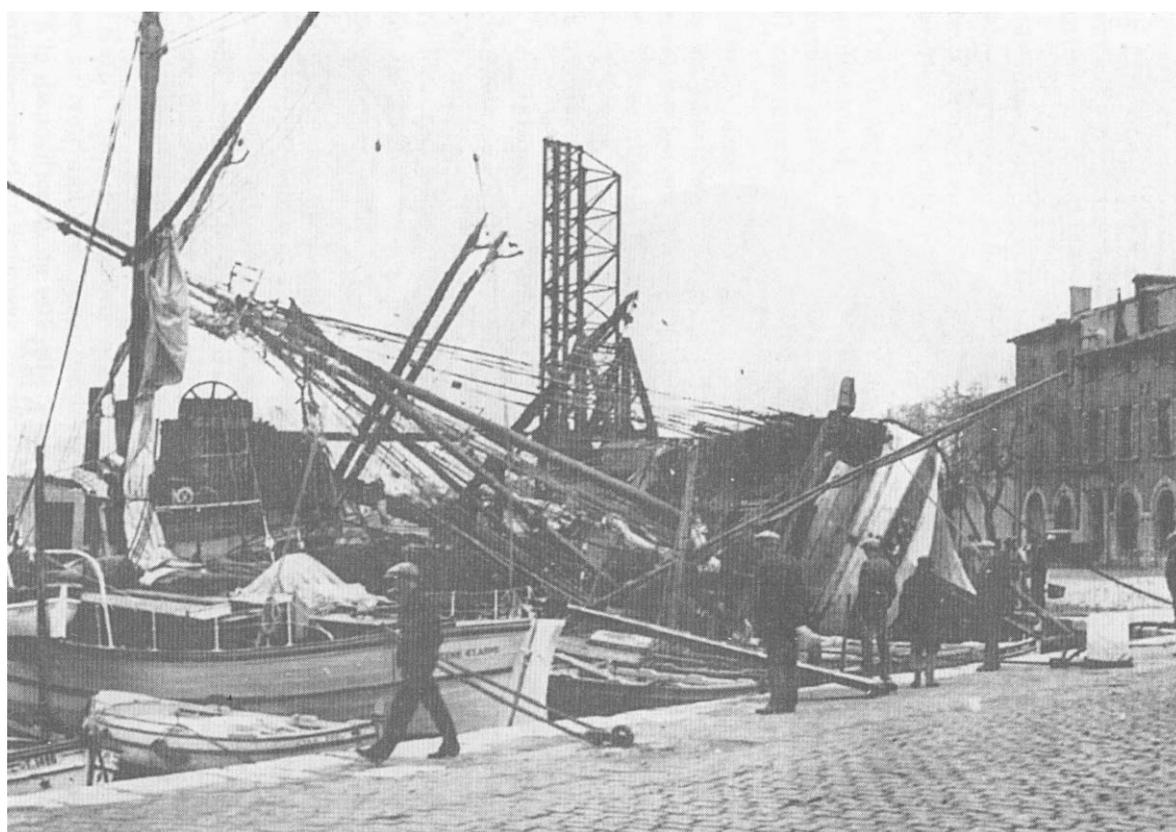
En général, le vaisseau marchand construit pour la Méditerranée est prévu pour une portée de 300 tonneaux mais on rencontre des exceptions qui deviendront plus nombreuses au XVIII^e siècle. Par contre, le grand et le petit cabotage, même le long cours, se contentent souvent d'un tonnage inférieur ⁶².

Au XVII^e et au XVIII^e siècle, le poids des marchandises qu'un navire peut porter (port ou portée) est fréquemment exprimé en quintaux mais aussi en tonneaux, notamment au XVII^e siècle. Le tonneau dit « de mer » égalait alors 2.000 livres au poids soit une tonne actuelle de 1.000 kilos (ordonnance de 1681) et, à Marseille, la livre-poids égalait 400 ou 500 grammes environ tandis que le tonneau de jauge ou d'affrètement valait 1,45 mètre cube, l'ordonnance de 1681 l'estimait à 42 pieds cubes.

Un bateau de 333 tonneaux de port, par exemple, déplaçait 660 tonnes et un autre navire de 354 tonneaux de port égalait 708 tonnes de déplacement.

Ainsi, le vaisseau le *Soleil*, de Georges Roux, de Marseille, de 14.000 quintaux, avait 581 tonneaux de portée égalant 1.162 tonnes de déplacement, un bâtiment de 130 tonneaux correspondait à un navire de 3.000 quintaux de portée environ. Autre exemple pris au XVI^e siècle, en 1587 : le vaisseau *les Armes du Roy* (de Marseille) a une portée de 7.500 quintaux représentant plus de 300 tonneaux.

62. La tartane marseillaise *Saint-Charles-Bonaventure*, d'une portée de 1.100 quintaux, fait en 1687 un voyage de Marseille à La Canée (île de Crête) ; en 1698, le navire *La Marie*, de 100 tonneaux, va de Marseille à Amsterdam, voyage aller et retour, et *La Prudence*, de 160 tonneaux, se rend d'Oneglia (Italie) au Havre.



Brick "abattu en carène" dans le port. - Cliché G. Giraud.

Dans les dernières années de l’Ancien Régime, le prix moyen officiel d’un vaisseau de 400 tonneaux (10.000 quintaux de portée) était estimé à 90.000 livres, prix supérieur, toutefois à celui fait par l’étranger, par les Hollandais notamment.

Encore au XVII^e siècle (vers 1671), un gros bateau type Levant, capable de se rendre aux Antilles, coûtait de 15 à 20.000 livres environ.

Au XVIII^e siècle, vers 1738, un navire du même type, la *Cérès*, de 7.000 quintaux, construit à Marseille par Louis Audibert, maître constructeur naval, pour le compte de l’armateur Georges Roux, vaudra 14.163 livres tandis que le *Raphaël*, de 8.500 quintaux, construit par le chantier municipal de Toulon, coûtera 90.000 livres en 1750.

LA CONSTRUCTION NAVALE À LA SEYNE AU XVIII^e SIECLE

Nos chantiers locaux étaient alors installés, pour la plupart, autour de son port, lequel avait été creusé et agrandi au XVII^e siècle. Certains étaient situés sur les rivages de la périphérie mais à faible distance de la cité. Ils connurent en ce siècle de très actif trafic commercial maritime, du moins jusque vers le milieu de la Révolution, une prospérité incontestable attestée par le nombre de bateaux sortis de leur sein. Une partie de ces ateliers poursuivra une existence laborieuse jusqu’au milieu du XIX^e siècle, époque où ils seront remplacés par les grands chantiers modernes actuels ; les autres, vaincus par les progrès du machinisme, la concurrence, les difficultés financières disparaîtront progressivement de la scène, le dernier chantier seynois de jadis qui survivra sera celui de M^{lle} Caroline Curet, héritière de toute une lignée de constructeurs locaux.

Aujourd’hui encore, les gens d’un âge avancé peuvent se souvenir d’avoir vu les chantiers Curet en pleine activité ; cette dernière s’arrêta peu avant la Première Guerre mondiale 1914-1919. Les chantiers Curet faisaient vivre un personnel nombreux sous un régime très paternel et, au cours du XIX^e siècle, ils avaient absorbé les anciens chantiers de constructions navales Argentéry, Baudoin et Jouglas⁶³.

Le tableau ci-après contient les noms (qui étaient généralement ceux de leurs propriétaires) des chantiers seynois existant avant la Révolution avec l’indication de leurs emplacements probables :

| Nom du chantier | Emplacement présumé | Observations |
|-----------------|---------------------------------|---|
| Curet | Les « Esplageolles » orientales | Jardin public actuel du bord de mer A.-Briand. |
| Argentéry | Les « Esplageolles » orientales | Jardin public actuel du bord de mer A.- Briand. |
| Baudoin | Les « Esplageolles » orientales | Jardin public actuel du |

63. Dans les dernières années du XIX^e siècle, les Chantiers Curet construisaient ou réparaient : le yacht-goélette *Anna*, le vapeur *Etoile-du-Matin*, l’*Iris*, yacht à vapeur, le *Sloughi* (ex-*Galéjon*), steam-yacht, des goélettes et autres bâtiments. De leur côté, les chantiers Nicollet construisaient des bateaux de petit tonnage (pêche et plaisance).

| | | |
|-------------------------|--|---|
| Beaussant | Lieu dit « Lou Radet » ; plus tard sur le port, au XVIII ^e siècle. | bord de mer A.- Briand. Darse primitive vers la place Martel-Esprit, au début du XVII ^e siècle. |
| Guerry | Le « Grand Môle » du port. | Avenue Hoche aujourd'hui. |
| Nicollet | Terre-plein près du chantier Curet. | Encore en exploitation en 1893. |
| Aguillon | Terre-plein dans le sud de la darse. | Quai G.-péri actuel (ex-Regonfle). |
| Jouglas | Le « Grand Môle » du port. | Avenue Hoche. |
| Abran | Quai occidental des Chantiers de la Méditerranée actuels. | |
| Lombard | Lieu dit « la Lune » place actuelle Noël-Verlaque). | Sur terre-plein en bordure de la mer. |
| Estienne et André Fabre | Aux « Esplageolles » (lisières méridionales de la place de la Douane (Ledru-Rollin). | |

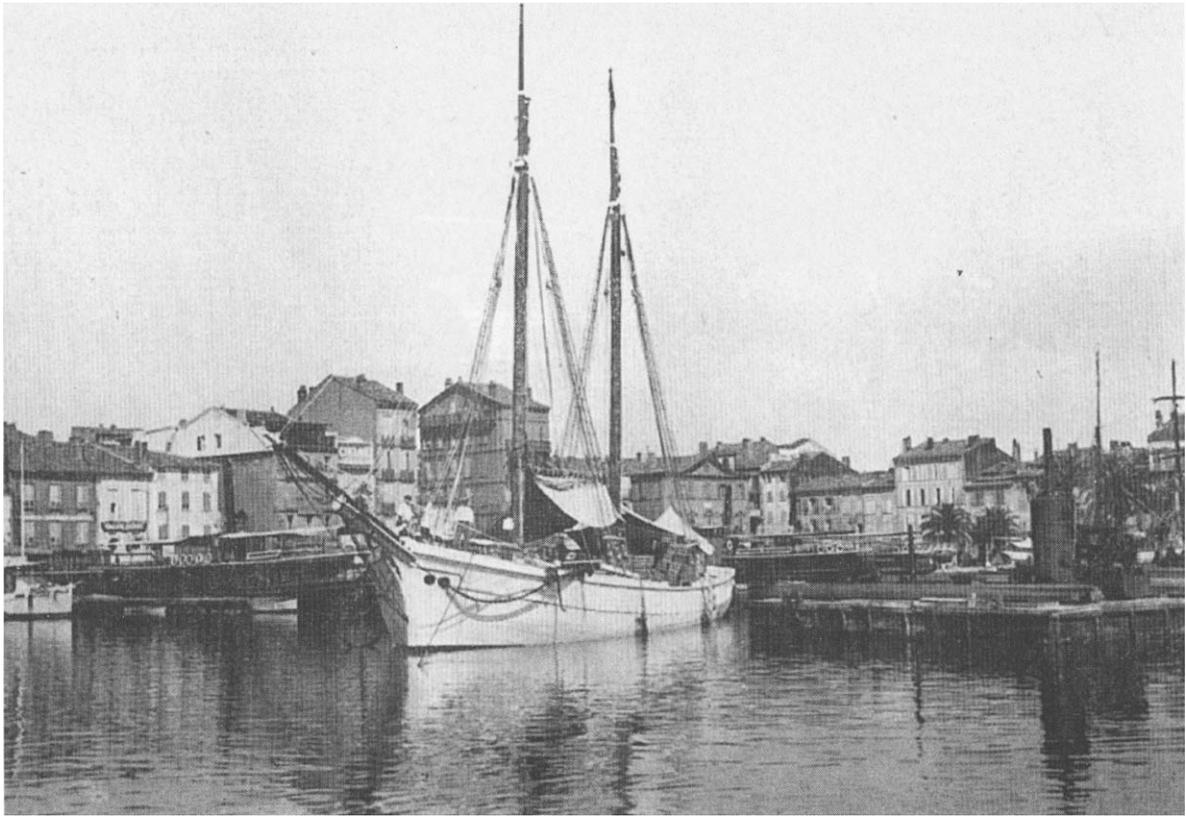
NATURE DE LA CONSTRUCTION NAVALE SEYNOISE

Quels sont les types de navires que construisirent ces chantiers depuis Colbert jusqu'à la Révolution ? Toute une gamme de bâtiments, grands et petits, n'excédant pas, cependant, un tonnage excessif. Comme leurs similaires des autres ports provençaux, ils fabriquèrent les types de bateaux suivants : la « Barque », à trois mâts, à voilure latine, d'une portée variant entre 300 et 1.000 quintaux, pour la petite navigation côtière et d'une portée de 1.000 à 2.000 quintaux pour la grande navigation ; la « Polacre », navire à l'étrave acérée ayant deux ou trois mâts, qui tient le second rang dans l'importance des bateaux méditerranéens ; sa portée variait entre 1.500 et 2.500 quintaux et elle était surtout employée pour le Levant ; le « Pinque », navire à fond plat, assez large, de 2 à 300 quintaux, parfois de 500 ; le « Senault », la « Felouque », le « Brigantin », la « Tartane » cette rapide coureuse à forme allongée et à un seul mât, à voilure latine.

À ces divers bâtiments, il faut ajouter : le « Chebek », la « Galiote », la « Corvette », le « Brick », la « Bombarde » qui sortent aussi de ces chantiers ainsi que la multitude des embarcations pour la pêche, des engins de servitude, chalands, etc.

Nos chantiers ne paraissent pas avoir construit, au XVIII^e siècle, de gros navires de guerre dépassant l'échantillon du brick, tels que les vaisseaux à deux et trois ponts, les grosses frégates ; de même, des bâtiments du commerce d'une capacité de transport de 3.000 à 10.000 quintaux, munis de grands mâts à voiles carrées, qui étaient l'apanage surtout des chantiers nordiques (Hollande, Allemagne, etc.).

Mais si le champ de navigation des nefes sorties de La Seyne était principalement la Méditerranée, il n'était pas rare d'en rencontrer dans les mers de l'Inde et de l'Amérique.



Le port de La Seyne en 1927. - Cliché G. Giraudo.

La technique de la construction navale y a fait de grands progrès depuis l'élan donné par Colbert et par ses successeurs (ordonnances de 1698, 1765, 1786). Il en résulte une modernisation importante de la Marine, qu'elle soit de l'État ou du commerce, cette dernière devenant d'une rentabilité accrue.

TABLEAU D'UN CERTAIN NOMBRE DE NAVIRES
SORTIS DES CHANTIERS SEYNOIS AU XVIII^e SIÈCLE

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|-----------------------------------|------------------|---|--|
| <i>Le Saint-Pierre</i> | 1708 | Bateau de 16 tx. | Signalé pour sa date de construction. |
| <i>Sainte-Elisabeth</i> | 1711 | 3-mâts, barque de 160 tx | Arch. de la Mar., Port de Toulon (signalé dans l'étude de J.-B. Gaignebet sur les chantiers de La Seyne [1948]). |
| <i>Sainte-Fraxède</i> | 1712 | — <i>idem</i> — | |
| <i>Saint-Jean</i> | 1712 | — <i>idem</i> — | |
| <i>Magdeleine</i> | 1712 | Polacre à 3 mâts de 100 tonneaux. | |
| <i>Le Pierre</i> | 1716 | Barque de pêche. | Peut avoir été construit au Brusç. |
| <i>Vierge-de-Grâce</i> | 1767 | Senault de 100 tx. | Pour Jensonq (de La Seyne) et Fournier (de Toulon), armateurs. |
| <i>Saint-Esprit</i> | 1767 | — <i>idem</i> — | Pour des armateurs de Six-Fours. |
| (Inconnu) | 1750 | Vaisseau de 2.500 quintaux. | Pour le compte d'armateurs seynois, J. Agarrat et D ^{lle} Isabeau Aube. |
| <i>La Claire-Anne</i> | 1769 | Barque de 200 tx. | Arch. Marine (signalés par J.-B. Gaignebet). |
| <i>L'Alliance</i> ⁽⁶⁴⁾ | 1771 | Brigantin de 119 tx. | — |
| <i>L'Heureuse-Marianne</i> | 1771 | Senault de 136 tx. | — |
| <i>La Prévoyeuse</i> | 1771 | Navire à 2 mâts de 51 tonneaux. | Constr. André Fabre. |
| <i>La Vierge-de-Miséricorde</i> | 1772 | Tartane de 60 tx. | Arch. Marine. |
| <i>Saint-Antoine</i> | 1772 | Navire | Construit par Esprit Estienne, La Seyne. |
| <i>La Catherine</i> | 1773 | Brigantin de 61 tx. | |
| <i>La Marie-Catherine</i> | 1773 | Brigantin de 101 tx. | |
| <i>L'Heureuse-Clairon</i> | 1784-1788 | Brigantin de 99 tx. | Arch. Marine. |
| <i>La Société</i> | 1774 | Senault. | — |
| <i>Marie-Magdeleine</i> | 1783-1784 | Navire à 2 mâts et à 2 ponts de 125 tonneaux. | Arm. : Magd. Lanfran, F. et P. Sénès, F. Décugis, nég. en blé, P. Pourquier, cap. marchand. |
| <i>Vierge de Grâce</i> | 1783 | Bât. à un pont et à un mât de 56 tx. | Constr. par F. Estienne, maître-constr. La Seyne. |

64. Une autre *Alliance*, navire de 28 tonneaux, a été Construite à La Seyne par les Chantiers L. Baudoin pour le compte de J.-J. et L. Baude, armateurs à La Seyne, en l'an IX.

| | | | |
|---------------------------------|----------------------|--------------------------------|---|
| <i>Autre Marie-Magdeleine</i> | 1783 | Tartane de 60 tx. | Construite p ^r le compte de D. Brague à Marseille. |
| <i>Le Postillon-des-Lèques</i> | 1784 | Tartane de 50 tx. | Arch. Marine. |
| <i>Le Succès</i> | 1784 | Barque de 143 tx. | — |
| <i>Le Fortuné</i> | 1785 | Brigantin de 88 tx. | Constr. par L. Baudoin |
| <i>Saint-Antoine</i> | (?) | Bateau construit par Nicollet. | Était ancré dans le port de La Seyne en 1793. |
| <i>La Charmante-Villageoise</i> | 1785 | Tartane de 38 tx. | |
| <i>La Joséphine</i> | 1786 | Corvette de 169 tx. | Coulée bas dans le port de La Seyne en 1794 : renflouée et démolie en l'an XII. |
| <i>Saint-Pierre</i> | 1783 | Bateau de 29 tx. | Construit p ^r le compte de J.-J. Tortel, La Seyne. |
| <i>La Jeune-Lise</i> | 1787 | Brigantin de 145 tx. | |
| <i>Les Âmes-du-Purgatoire</i> | 1790 ⁽⁶⁵⁾ | Brigantin de 119 tx. | |
| <i>L'Hirondelle</i> | 1789 | Polacre de 131 tx. | |
| <i>L'Union</i> | 1789 | Goélette de 65 tx. | |
| <i>Le Désiré</i> | 1786 | Brick de 149 tx. | Armé à La Seyne, mais construit à Rochefort, S ^r Moutte, armateur. |
| <i>La Probité</i> | 1785 | Brigantin de 111 tx. | |
| <i>La Vierge-de-Bon-Voyage</i> | 1787 | Brigantin de 90 tx. | Après avoir navigué dans le Levant, a été vendue à Malte en 1794. |
| <i>La Jeune Cécile</i> | (?) | Navire de 27 tx. | Constr. par J. Lombard à La Seyne (Arch. des B.-du-Rh. antér. à 1790). |

NOTA. — Charles Carrière (revue *Provence Historique*, t. XIV, fasc. 55 (janvier-mars 1864, p. 67) estime qu'entre 1785 et 1791, La Seyne tient le premier rang de la construction navale parmi les ports provençaux. Les tableaux comparatifs, qu'il fournit, paraissent confirmer la chose :

| CHANTIERS | NOMBRE DE NAVIRES CONSTRUITS |
|--------------------|------------------------------|
| — | — |
| La Seyne | 40 |
| Marseille | 29 |
| La Ciotat | 17 |
| Martigues | 7 |
| Saint-Tropez | 7 |

| CHANTIERS | TONNAGE TOTAL CONSTRUIT |
|-----------------|-------------------------|
| — | — |
| La Seyne | 7.148 tonneaux |
| Marseille | 6.610 » |
| La Ciotat | 3.213 » |
| Martigues | 989 » |

65. Dans sa brochure sur les Chantiers de La Seyne, M. le professeur Gaignebet signale une autre *Les Âmes-du-Purgatoire*, également construite à La Seyne en 1760, mais il s'agit d'une tartane de 40 tonneaux.

LE XIX^e SIÈCLE

L'ÉVOLUTION MODERNE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Avec le XIX^e siècle, nous abordons non seulement des temps presque contemporains mais encore et surtout une époque qui verra se produire une révolution fondamentale dans l'art de construire les navires, dans ses techniques comme dans son économie.

En réalité, ce siècle va être marqué — en ce domaine — de deux physionomies bien distinctes.

Au cours de sa première moitié, la navigation à voile, encore puissante et héritière d'un glorieux passé, voit se dresser devant elle et progresser à grands pas la concurrence d'un mode de propulsion nouveau. C'est l'utilisation de l'énergie mécanique produite par la détente de la vapeur d'eau, énergie qui, sortie enfin de la période des tâtonnements et des emplois limités, devient une rivale dangereuse pour les vaisseaux à voiles dont la pratique demeurerait dépendante d'un élément inconstant et toujours variable : le vent, dont l'intensité et la direction influaient grandement sur la marche du navire, par suite sur ses possibilités d'utilisation ⁶⁶.

De fait, à partir de 1842, avec l'emploi de l'hélice supplantant la roue à aubes, emploi dont le Français Sauvage fut le véritable initiateur, la marine à vapeur, qu'elle fût celle de l'État ou celle du commerce, allait dominer la mer ; le premier bâtiment qui en sera muni fut le *Napoléon*.

La seconde partie du XIX^e siècle est celle de la conquête définitive par la vapeur, sur mer et sur terre, des moyens principaux de transport et de déplacement rapide. Dans le domaine maritime, la voile reste employée surtout pour des raisons économiques, particulièrement pour le port des pondéreux, pour le moyen et le petit cabotages, pour la pêche, pour la navigation de plaisance. Et, avec la vapeur, c'est tout un apport de perfectionnements qui enrichira l'art nautique.

Naturellement, nos chantiers seynois suivirent cette belle évolution sur le plan local, les plus importants d'entre eux bénéficiant des progrès de toute une technique, tant en matière de construction proprement dite qu'en modernisation de leur outillage.

CHANTIERS DU XIX^e SIÈCLE

Au commencement du XIX^e siècle, les plus notables des établissements seynois étaient dirigés par les familles Lombard et Abran. Ils occupaient un effectif d'environ deux cents ouvriers ⁶⁷. Mais, devant l'importante augmentation de leur production, ces chantiers se virent dans l'obligation de faire appel à des concours de l'extérieur, notamment pour la construction des coques en fer, des appareils propulseurs, tandis que les autres constructeurs poursuivaient la fabrication des navires en bois et à voiles.

66. Rappelons que, dès 1690, Denis Papin, protestant français réfugié en Allemagne, avait fait ses premiers essais de barque à vapeur sur le *Weser* et qu'il fut en butte à la corporation des bateliers de ce fleuve, jaloux de son invention.

67. La famille Lombard est une vieille famille de constructeurs navals originaires de Six-Fours ; elle a fourni des magistrats municipaux et autres notabilités à notre ville.

D'abord ce fut, en 1834, M. Mathieu qui s'associa au fils Lombard. Ils eurent la collaboration des frères Evans, Henry et Charles, ingénieurs anglais spécialisés dans la construction en fer déjà développée en Grande-Bretagne.

M. Mathieu était directeur d'une compagnie de navigation rhodanienne dénommée « L'Aigle », laquelle fit construire, dès 1834, auxdits chantiers Lombard, des bateaux en fer et à vapeur. C'est grâce à ces ateliers qu'un premier service de petits navires à vapeur put assumer une liaison régulière La Seyne-Toulon en 1836⁶⁸.

Après la mort des frères Evans survenue en 1838 et 1839⁶⁹, arriva, en compagnie de son frère, un autre ingénieur anglais, Philippe Taylor. Ce dernier avait établi à Marseille, en 1832, un premier moulin mû par la vapeur et, en 1835, il avait créé dans la même ville, au quartier dit de Menpenti, un atelier pour la fabrication et la réparation des machines marines.

Ce fut en 1845 que les frères Taylor firent l'acquisition des chantiers de la Lune aux Lombard. Ils les agrandirent par l'achat des proches ateliers Abran (1849), les dotèrent de deux grandes cales de soixante-dix et de cent cinquante mètres tout en perfectionnant encore leur outillage.

Ce fut à cette époque (1846) que fut lancé le bâtiment en fer et à aubes dont nous avons déjà parlé, le *Languedoc*, construit sur la première cale en maçonnerie récemment édifiée et mesurant soixante-dix mètres de longueur. Le *Languedoc* aura l'honneur de prendre un peu plus tard le numéro un de la numérotation de la longue lignée de navires et engins qui seront construits à La Seyne par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

« LES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE »

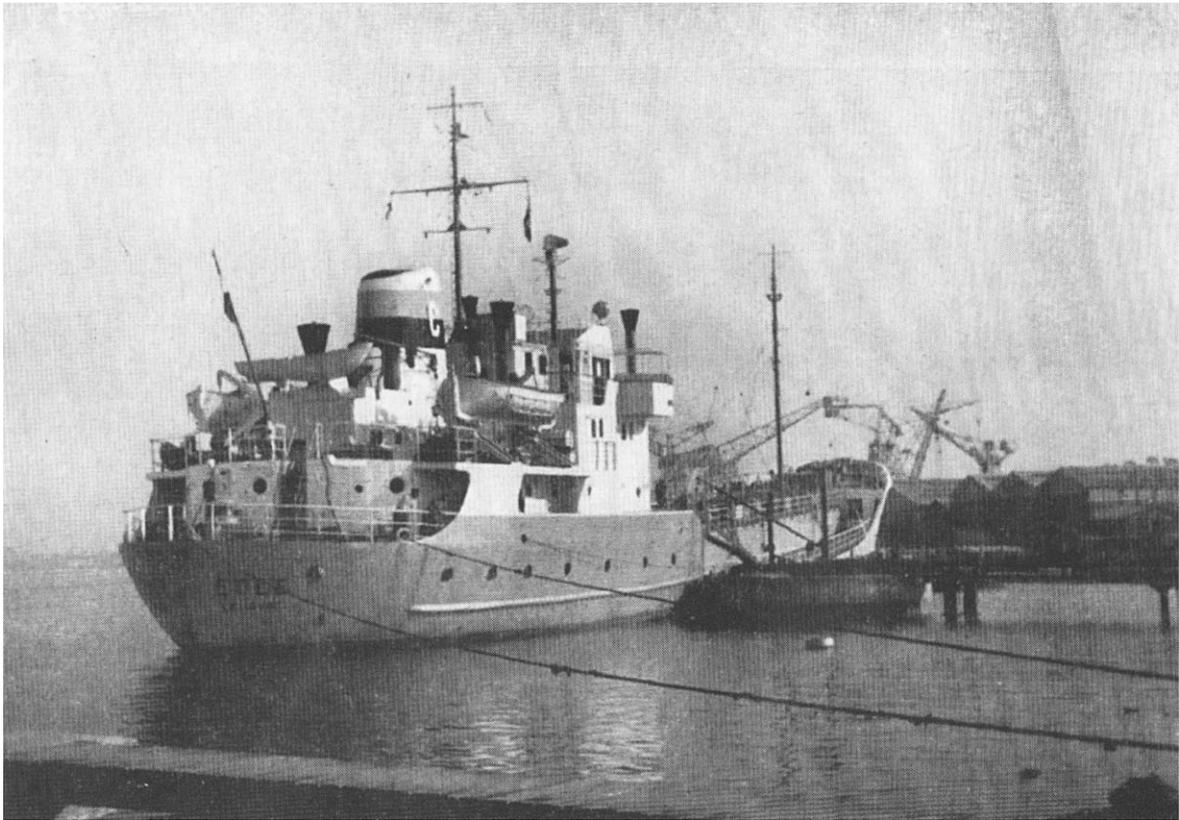
C'est en 1855 que sera fondée, sous ce nom, au capital de quatre millions de francs-or répartis en huit mille actions de cinq cents francs, la compagnie qui revêtra le nom de La Seyne d'une réputation universelle en matière d'architecture navale.

Cette nouvelle société fit l'acquisition des chantiers Taylor et des ateliers de Menpenti, à Marseille ; ces derniers plus particulièrement spécialisés dans la fabrication des chaudières et des machines à vapeur pour bâtiments de mer et de fleuve.

Dès son début, elle sera dirigée par l'un des hommes les plus entreprenants et les plus dynamiques du second Empire, M. Armand Béhic.

68. Pour les relations maritimes entre La Seyne et Toulon, nous prions le lecteur de se reporter aux pages que nous avons consacrées à l'historique de cette ligne dans notre Histoire générale de la commune de La Seyne.

69. Les frères Evans furent inhumés au cimetière de La Seyne, dans une concession perpétuelle de terrain qui leur fut réservée. Une inscription rappela leur souvenir et la contribution importante qu'ils avaient apportée à l'industrie maritime de notre ville, Malheureusement, au cours des bombardements aériens de la guerre 1939-1945, une bombe de gros calibre bouleversa complètement leur tombe et dispersa leurs restes mortels. cette sépulture se trouvait à l'angle Nord-ouest de la section ancienne de la nécropole.



Navire sur cale aux Forges et Chantiers : l'"El-Mansour" (1932). - Cliché G. Giraud.

Sous son impulsion, la superficie qu'occupaient les anciens chantiers Lombard et Abran est triplée par l'achat des terrains en prés, labours et vignes environnant le quartier de la Lune. En 1857, elle est ainsi portée à quinze hectares, l'usine occupant deux mille ouvriers environ. De plus, l'outillage est rénové, la darse d'armement, le chenal et le port, dont les quais sont restaurés, sont creusés à six mètres cinquante.

Mais, à cette œuvre de modernisation doit être associée la mémoire de M. Noël Verlaque, ancien collaborateur des frères Taylor, devenu, par la confiance de M. Béhic, ingénieur en chef des nouveaux ateliers.

L'élan est alors donné, l'essor est incontestablement rapide, d'autant plus qu'il est encouragé, en 1860, par la réalisation triomphale de la frégate cuirassée de six mille tonneaux la *Gloire*, dont les plans ont été dressés par l'illustre Dupuy de Lôme. À partir de ce moment-là, les commandes affluent non seulement du gouvernement français, mais encore de diverses nations étrangères : Espagne, Italie, Russie, Prusse, etc. De La Seyne sortiront les dragues puissantes qui permettront à Ferdinand de Lesseps de creuser son canal de Suez, le grand dock flottant d'Alexandrie.

En 1865, l'effectif des chantiers s'élève à près de quatre mille personnes.

Parallèlement à ce démarrage de la construction navale proprement dite, une évolution se dessine dans le domaine social grâce à la nouvelle société. C'est ainsi qu'une école mutuelle pour perfectionner l'instruction générale du personnel s'ouvre en 1862 avec des cours du soir pour les ouvriers adultes. D'autre part, en 1863, on procède à une augmentation générale et progressive des salaires, laquelle se traduit par un crédit de 100.000 francs-or à répartir annuellement dans les familles des travailleurs seynois.

Déjà, en 1858, les Forges et Chantiers ont assuré à leur personnel la garantie du prix du pain au-dessous du cours officiel jugé trop élevé ; un fourneau économique et un réfectoire ont été également créés.

Ces dispositions nous apparaissent aujourd'hui bien insuffisantes mais elles constituaient alors un très grand progrès du point de vue social.

M. Armand Béhic, créateur de la forme moderne de nos chantiers navals, avait lancé la grande entreprise seynoise dans la bonne voie. C'était une personnalité particulièrement qualifiée pour le faire. D'origine bretonne, il était né en 1809 ; il fut d'abord ministre des Finances, puis élu député du Nord et directeur des Forges de Vierzon. Il fonda la Compagnie des Messageries maritimes (Messageries impériales sous le second Empire) dont un navire porta son nom, et fut fait sénateur de la Gironde. Napoléon III, qui l'estimait, le nomma, en 1865, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

À bon titre, on peut considérer M. Béhic comme l'un des principaux artisans de la prospérité de La Seyne moderne. Il mourut en 1891.

LA GUERRE DE 1870-1871

Elle eut comme conséquence inévitable, une courte période de ralentissement d'activité en matière d'armement naval. Mais les chantiers eurent à assurer, en priorité, des fournitures de matériel de guerre destiné aux armées (batteries d'artillerie,

caissons, accessoires, chariots, prolonges, etc.). La paix revenue, ils reprirent leur mission de constructeurs maritimes.

AU LENDEMAIN DES HOSTILITÉS

C'est en 1872 que la société acquiert, au Havre, les importants ateliers de construction mécanique Mazeline ; à Gravelle-Sainte-Honorine, des terrains industriels et le polygone du Hoc. En ces divers endroits, elle fabriqua des machines marines à hélice, des paquebots rapides, du matériel d'artillerie système Canet, voire des locomotives.

La même année 1872, M. Noël Verlaque se retire et prend une retraite bien gagnée dans sa résidence du Crotton, proche les Sablettes. Il sera remplacé dans ses fonctions par un éminent polytechnicien venu de la Marine, service où il sera de règle, désormais, de prendre des directeurs. Un de ces ingénieurs du génie maritime sera M. Amable Lagane qui laissera un grand souvenir dans la cité et dans le monde maritime, dont une rue de La Seyne, (celle « de l'Église ») portera le nom.

La période qui s'écoulera entre 1880 et 1914 peut être considérée comme étant la plus faste des chantiers de La Seyne car elle vit une activité et une production intenses. Elle consacra leur réputation dans le monde entier.

À ce sujet, que le lecteur veuille bien se souvenir de la belle tenue, sous les torpilles, du cuirassé russe *Tsessarevitch* lors de l'attaque japonaise de Port-Arthur dans la nuit du 27 janvier - 9 février (style russe) 1904. Ce bâtiment avait encore à son bord un ingénieur et une équipe d'ouvriers de nos chantiers achevant divers travaux.

Citons aussi le *Jauréguiberry*, premier navire de guerre français ayant reçu des tourelles mues par l'électricité.

Indépendamment des constructions neuves, les Forges et Chantiers de la Méditerranée effectuèrent, au XIX^e siècle, de nombreuses mises en état de bateaux de tout tonnage, de tout genre. Ils procédèrent également à des transformations et à des modifications.

Afin de mettre sous les yeux du lecteur l'importance de la production seynoise en matière de construction navale durant le XIX^e siècle et les premières années du XX^e, nous lui présentons plus loin les listes des navires qui, pendant ces périodes, sortirent des différents chantiers seynois. Il pourra juger ainsi du volume de la contribution apportée par notre cité à l'économie nationale et mondiale, au prestige de notre pavillon.

Ajoutons que ce fut en 1896 que s'établirent, au lieu dit « Mouïssèque », à l'orient de la Lune, les ateliers de fabrication des chaudières qui fonctionnaient auparavant à Marseille, à Menpenti. Sur l'emplacement seynois de ces nouveaux ateliers se trouvait jadis une propriété rurale qui comportait un manège (noria), ombragé de platanes, qui servait à l'arrosage des jardins en dépendant.

Après la création de l'usine de Mouïssèque, des maisons ouvrières s'élevèrent plus nombreuses dans ce quartier, rural jusque-là, et, pour en terminer avec la zone devenue absolument urbaine de la Lune-Mouïssèque, indiquons que la vaste corderie Abran, de la Lune, avait depuis longtemps émigré au quartier dit de « la Gatonne » où

nombre de nos concitoyens ont pu la voir encore fonctionner, sous le nom de corderie Sialelli, jusque vers l'année 1926.

Avec le seuil du XX^e siècle, nous parvenons à la frontière chronologique que nous nous sommes assignée pour notre travail. Nous nous bornerons simplement, pour ce qui touche à la construction navale dans notre pays, pour l'époque postérieure, à rappeler sommairement qu'après M. Lagane le poste de direction fut occupé par M. Fournier à qui succédera, avant 1914, M. l'ingénieur Rimbaud. Époque qui vit une modernisation poussée de l'outillage, la création de l'atelier de fabrication des turbines à vapeur marines et la continuation de l'activité en nature de travaux neufs et de réparation.

Comme en 1870-1871, mais sur une plus grande échelle, les chantiers apportèrent à l'État la plus précieuse collaboration durant la Première Guerre mondiale : construction d'avisos, fabrication d'artillerie, de projectiles, chevaux de frise, chars lourds type « La Seyne », etc.

Ce fut ensuite l'entre-deux-guerres 1919-1939 pendant laquelle nos chantiers navals furent dirigés par des techniciens de valeur : MM. Rimbaud, Cacaud, Larzillière et Jammy, le chiffre moyen des employés et ouvriers s'établissant à deux mille cinq cents unités environ.

La Seconde Guerre mondiale (1939-1945) réservait de pénibles épreuves aux chantiers de La Seyne qui furent transformés en ruines par l'occupant avant la libération du pays⁷⁰, mais leur relèvement fut entrepris sans délai avec courage et ténacité. Modernisés, bien équipés et riches de leurs traditions et de leur expérience, ils poursuivent avec succès leur belle tâche de toujours, ayant conquis même de nouveaux clients tels que les Anglais et les Norvégiens possesseurs des plus puissantes flottes marchandes du monde.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'histoire générale de notre commune, nous avons tenu à rendre à nos grands chantiers l'hommage qu'ils méritent et à leur donner la place notoire qu'ils occupent sur son rivage depuis leur fondation. Grâce à leurs ingénieurs, à leur maîtrise et à leurs ouvriers, grâce aux nombreux navires qui sont sortis de leur sein, le nom de La Seyne a été répandu avec honneur dans le monde entier, dans les deux hémisphères.

70. Les bombardements aériens alliés de 1943-1944, qui avaient gravement meurtri La Seyne, avaient laissé les chantiers intacts. Grâce aux résistants du pays, le superbe pont-levis de la voie ferrée fut préservé de la destruction.

TABLEAUX DES NAVIRES CONSTRUITS À LA SEYNE
par divers chantiers navals depuis l'année 1800
1° EMPIRE ET PREMIÈRE RESTAURATION

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|--------------------|---|--|
| <i>Linotte</i> <i>Hirondelle</i> <i>Provençale</i> <i>Jalouse</i> | 1804 et 1805 | Felouques pour le compte de l'État. | Les trois premières construites en 1804, la quatrième en 1805. |
| <i>Le Joseph</i> | 1806 | Bateau de 19 tx. | Armat. Estelle de La Seyne ; pris par corsaire anglais <i>L'invidia</i> le 4 août 1806. |
| <i>Lézard</i> <i>Portefaix (ex-Loiret)</i> <i>Marsouin</i> <i>Églantine</i> <i>Marguerite</i> | 1809 | Gabarres de 262 tx pour le compte de l'État. | En service (1814 (Toulon)). |
| <i>Active</i> <i>Alouette</i> <i>Arquebuse</i> <i>Volcan</i> | 1811 | Gabarres de 262 tx pour le compte de l'État. | En service en 1814 (Toulon). |
| <i>Tocsin</i> <i>Cerbère</i> | 1811 | Bombardes - canonnières ⁽⁷¹⁾ . | En service en 1814 (Toulon). |
| <i>Pétillante et Fournaise</i> <i>La Marie-Magdeleine</i> | 1813 Vers 1814 | — <i>idem</i> — Bombarde de 77 tx, 2 mâts et 1 pont. | Pour l'État Construite par Lombard, à La Seyne ; armateur J.-L. Daniel. Transférée au port de Marseille en 1821 et acquise par l'armateur J.-B. Bérardy. |
| | 1810 | Gabarres - écuries destinées à l'État. | |
| <i>La Louise</i> | 1815 | Brick de 125 tx. | Construit par Estienne, C.N. à La Seyne, pour divers armateurs de La Seyne et de Toulon. Attaché à Marseille le 19 juillet 1819. (Acquis par divers particuliers). |

71. Dans le même programme étaient prévues également : cinq bombardes-canonnières qui furent mises en construction à La Seyne en avril 1814 ; ces bateaux ne furent pas achevés à la suite des événements.

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|-----------------------------------|------------------|---|---|
| <i>Les 3-Amis</i> ⁽⁷²⁾ | 1815 | Brick de 100 tx, 2 mâts et 1 pont. | Construit par Pierre Lombard, à La Seyne. Armateur Antoine Coutelenq, capit. marin, et autres, à Toulon et Six-Fours. |
| <i>Les Deux-Cousins</i> | 1815 | Brick - goélette de 102 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Armateur André Pourquoi, de La Seyne. |

**2° DEUXIÈME RESTAURATION ET RÈGNE DE LOUIS-PHILIPPE.
SECONDE RÉPUBLIQUE**

| | | | |
|---------------------------------|------|---|--|
| <i>La Fortune</i> | 1816 | Bombarde de 102 tx. | Desservira, sous Louis-Philippe, les lignes d'Afrique du Nord. |
| <i>La Victoire-fortunée</i> | 1816 | Bombarde de 98 tx. | Construit par Baudoin, à La Seyne. |
| <i>La Seyne</i> ⁽⁷³⁾ | 1816 | Polacre de 132 tx, à 3 mâts, 2 ponts et galerie | Construit par Lombard, à La Seyne. Armateurs : A. Beaussier et C ^{ie} , à La Seyne. Attachée à Marseille en 1822 pour naviguer en Méditerranée. |
| <i>La Visitation</i> | 1816 | Brick de 96 tx, à 2 mâts, 1 pont et galerie. | Appartenait d'abord au port de La Seyne, puis passa à celui de Marseille en mars 1830. Ce navire fut vendu par J.E. Berny, cap. marin à La Seyne, au sieur Auguste d'Aloyer, négociant marseillais |
| <i>Les Deux-Daniel</i> | 1816 | Brick de 108 tx. | Attaché au port de La Seyne jusqu'en 1824 ; avait fait le voyage du Sénégal à Marseille en 1820. |
| <i>L'Union</i> | 1815 | Brick de 192 tx. | Une autre <i>Union</i> de 49 tx sera constr. à La Seyne en 1841. |
| <i>Le Béarnais</i> | 1818 | Brick de 56 tx, à 2 mâts et 2 ponts. | Construit par A.V. Jouglas, à La Seyne. Armateurs : Boéri frères, à La Seyne : Aguillon à Toulon, et M. Daniel, négociant à Marseille. Attaché à ce port à compter du 25 sept. 1821. |

72. Acquis par Toussaint Benet fils, négociant à Marseille, ce bâtiment devint le *Gustave*. Il fut rattaché au port de Marseille le 30 juillet 1822 (d'après un certificat du service des Douanes de Marseille en date du 12 avril 1827).

73. *La Seyne* se perdit corps et biens vers 1830, sur le trajet de Bordeaux à Saint-Thomas et San-Jago-de-Cuba. (Rapport des Douanes de Paris au Directeur des Douanes de Toulon, le 22 mai 1832).

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|------------------|---|--|
| <i>L'Heureux</i> ⁽⁷⁴⁾ | 1817 | Brick de 116 tx, à 2 mâts, 1 pont et galerie. | Armateur : J.-C. Daniel, à La Seyne. |
| <i>Charles-Philippe</i> ⁽⁷⁵⁾ | 1818 | Brick de 170 tx, à 2 mâts et 2 ponts. | Construit par P. Lombard, à La Seyne. Armateurs : les sieurs H.T. Cruvellier, de La Seyne, et A. Aguillon, négociant à Toulon. |
| <i>Saint-Blaise</i> ⁽⁷⁶⁾ | 1818 | Tartane de 27 tx, à 1 mât et 1 pont. | Armateurs : divers particuliers de La Seyne |
| <i>Saint-Jacques</i> | 1824 | Bateau de 29 tx. | Armateur : J. Fournier ; sera attaché au port de Marseille en 1845. |
| <i>Les Deux-Amis</i> | 1823 | Bateaux de 30 tx, à 1 mât et 1 pont. | Armateur : L. Fournier, à Saint-Nazaire (Sanary). (Destiné au port de Saint-Tropez). |
| <i>Divine-Providence</i> | Vers 1825 | Brick de 206 tx, 2 mâts et 2 ponts. | Armateurs A.-V. Beaussier et Cie, négociants à La Seyne ; sera attaché plus tard au port de Marseille. |
| <i>La Jeune-Claire</i> <i>Le Victorieux</i> <i>La Jeune-Bénédicté</i> | Vers 1825-1827 | Tartanes de 20 et 29 tonneaux. | Ont appartenu au port de La Seyne. Furent attachées aux ports : de Bandol (<i>Jeune-Claire</i>), en 1832 ; de Toulon (<i>Le Victorieux</i> et la <i>Jeune-Bénédicté</i>), en 1836 et 1840. |
| <i>Terpsichore</i> | 1823 | Brick de 327 tx, à 2 mâts et 2 ponts. | Armateur J.-B. Moutte, négociant à La Seyne. Vendu le 13 nov. 1826 à Lazare Jullien, négociant à Marseille. Est devenue alors <i>La Jeune-Indienne</i> . Attaché au port de Marseille le 18 déc. 1826. |
| <i>Joseph-Etienne</i> | 1828 | Brick-goélette de 149 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Sera attaché au port de Marseille en fév. 1829. |

74. Un autre navire du même nom, de 97 tonneaux, à deux mâts, un pont, sans galerie, a été construit à La Seyne, en 1815, aux Chantiers Jouglas. Même armateur que celui de 1817 qui était associé au sieur Allègre, horloger à Toulon.

75. Le *Charles-Philippe* fut, par la suite, acheté à l'Île de la Jamaïque par le sieur J.-B. Blanc, capitaine-marin de Marseille. Cette vente fut passée devant l'Amirauté de la ville de San-Jago-de-la-Véga le 2 mai 1820 en conséquence d'une reprise, par un navire de Sa Majesté britannique, sur un pirate qui s'était emparé du *Charles-Philippe* vers les atterrages de La Havane, en décembre 1819.

76. Le *Saint-Blaise*, commandé par le sieur J. Plancher, se rendant d'Antibes à Marseille, avec un chargement de briques et de poteries communes, fut surpris par le mauvais temps et mis à la côte par la tempête. Echoué sur la plage de Golfe-Juan, il fut entièrement brisé. Ce bâtiment fut réadmis au privilège du pavillon national et fut affecté au port de Marseille le 24 février 1821.

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|--|------------------|--|---|
| <i>Saint-Antoine</i> | 1827 | Tartane de 49 tx, à 1 mât et 1 pont. | Armateurs : Louis et Charles Baudoin, constructeurs navals à La Seyne (1827). (Arm. en 1850 : Baudoin aîné et Baudoin cadet). |
| <i>L'Ange-Gardien</i> | 1827 | Goélette de 125 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Armateur : Pierre Lombard, constructeur naval, et Etienne Musse, négociant. Perdue corps et biens en mer en 1829 : perte admise par le C.A. de la Marine du port de Toulon. |
| <i>Le Philanthrope</i> | 1828 | Bateau de 35 tx, à 1 mât et 1 pont. | Armateur J. Ravel et P. Barthélemy à Bandol. |
| <i>La Virginie</i> ⁽⁷⁷⁾ | 1826 | Bateau de 18 tx, à 1 mât et 1 pont. | Attaché au port de La Seyne, mais appartenant à un armat. de Bandol, Auguste Rouden. |
| <i>Jean-Jacques</i> | 1832 | Navire de 55 tx, à 2 mâts. | Armateur J. Barthélemy à Bandol. A fait naufrage le 10 novembre 1848, près d'Antibes. |
| <i>La Victoire</i> | Vers 1840 | Brick de 102 tx. | Armateur M.-C. Michellon, à La Seyne. |
| <i>Le Bon-Père</i> | De 1834 à 1845 | Trois-mâts barque. | Construit par les Chantiers Mathieu, à La Seyne |
| <i>Le Pharamond</i> | | Paquebot en bois, à roues et à vapeur. | |
| <i>L'Aigle</i> n° 1, 2 et 3. | | Bateaux pour la navigation sur le Rhône. | — |
| <i>La Seyne</i> , n° 1 (appelé aussi <i>Le Petit-Pharamond</i> par les ingénieurs anglais). | 1836-1837 | Steam-boat à roues, à vapeur, de 123 tonneaux, à coque doublée en zinc, un pont et pas de mâts. (Construit par les Chantiers Mathieu). | Armateurs divers particuliers de La Seyne et de Toulon. Destiné à la navigation intérieure La Seyne - Toulon. |

77. *La Virginie* fit naufrage sur le phare de La Ciotat où elle se brisa complètement en 1843. (Suivant renseignements et rapport de mer fournis par l'Administration des Douanes de Marseille qui avait reçu un rapport, au sujet de ce naufrage, du service des Douanes de La Ciotat le 24 mai 1843).

Un brick de 164 tonneaux, navire plus important, également baptisé *La Virginie*, a été aussi construit à La Seyne en 181,5 par les chantiers Jouglas ; il avait deux mâts et deux ponts. Rattaché au port de Marseille, le 7 mai 1824, ce navire fut modifié et porté à 176 tx. Il prit alors le nom de *L'Excellent* que lui donna son nouveau propriétaire, le sieur Rostand Vidal, négociant à Marseille.

Il exista aussi *L'Aimable-Virginie*, de 115 tx. C'était un brick construit vers 1815-1816, et dont le certificat de navigabilité fut établi par des experts agréés auprès du Tribunal de Commerce de Marseille en juillet 1816.

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|------------------|--------------------------------------|--|
| <i>Achille</i> | 1840 | Brick de 110 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Armateur L. Barthélemy à La Seyne (capit. marin). Ce navire a fait naufrage sur les côtes de Sardaigne le 1 ^{er} mars 1843. |
| <i>Le Numide</i> (nom déjà porté avec honneur par un ancien corsaire seynois) | 1840 | Brick de 103 tx. | Armateur J.-B.-Emmanuel Daniel, capit. mar. : J. Combal, officier de santé ; L. Daniel et A. Estienne, négociant ; tous du lieu de La Seyne. |
| <i>Marianne</i> | 1840 | Brick-goélette de 47 tx. | Constr. Etienne Jouglas. Armateur B. Badelon, à Marseille. |
| <i>Pauline</i> | 1841 | Navire de 113 tx. | Armateur L. Barthélemy à La Ciotat. À Marseille en 1847. |
| <i>Louis et Valentine</i> | 1841 | Brick de 108 tx. | Armat. Mège et Guigou, à La Seyne. Au port de Toulon en 1842. |
| <i>Jean-Piere</i> | 1841 | Bâtiment de 49 tx. | Armat. Fr. Gautel, à Bandol. |
| <i>La Pauline</i> | — | Brick de 130 tx. | Armat. Michel Martin, de Toulon. Commerce avec le Levant. |
| <i>L'Union</i> (nom déjà porté par un navire de 192 tonneaux construit à La Seyne en 1816). | 1841 | Bateau de 49 tx. | Armat. A. Gardon, à Bandol, et autres particuliers. Sera attaché à Toulon, le 5 avril 1871. |
| <i>Le Languedoc</i> Prendra le n° 1 de la numérotation des navires des Chantiers de la Méditerranée. | 1846 | Nâtiment à vapeur. | Construit par les chantiers Taylor, qui seront acquis par la nouvelle Sté des Forges et Chantiers de la Méditerranée. |
| <i>Ville-de-Marseille</i> et gabares. | 1846 | Paquebot et navires de transport. | Construits par Taylor. |
| Divers bâtiments | De 1847 à 1850 | | |
| <i>Du Tremblay</i> | 1851 | Bâteau à vapeur de 197 tx. | — idem — |
| <i>Le Var</i> | 1855 | Paquebot à hélice. | — idem — |
| Divers navires de commerce et de servitude. | De 1850 à 1854 | Divers. | — idem — |
| <i>Jeune-Alexandrine</i> | 1849 | Bâtiment de 80 tx. | Armateur J.-B. Allègre, à Six-Fours. Construit par Ch. Baudoin, à La Seyne. |

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|--------------------------------------|------------------|--|--|
| <i>Marguerite</i> | 1850 | Brick de 263 tx. | Armateur J.-B. Auban, à Toulon, mais appartenait au port de La Seyne ; passa ensuite à celui de Marseille, le 10 octobre 1856. |
| <i>Bretagne</i> | 1850 | Brick-goélette de 94 tx. | Construit par Louis Baudoin, à La Seyne. Armateur J. Olmi, capit. marin à l'Île-Rousse (Corse). |
| <i>Le Mont-Carmel</i> | 1849 | Brick de 145 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Armateur M. Pagliano, négoc. à Marseille. Construit par Jouglas, à La Seyne. Attaché au port de Marseille le 18 juillet 1850. |
| <i>La Belle-Balagne</i> | 1850 | Brick de 67 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Pour l'armateur M. Bertoni, capit. marin, à l'Île-Rousse (Corse). |
| <i>Saint-Antoine</i> ⁽⁷⁸⁾ | 1850 | Bateau de 76 tx, à 1 mât et 1 pont. | Naufragé le 21 avril 1861. Construct. Ch. Baudoin, à La Seyne ; armateur J.-F. Rossillon, négociant à Toulon. |
| <i>L'Espérance</i> | 1850 | Brick de 111 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Construct. Jouglas, à La Seyne. Armateur Roux frères, à Marseille. Navire attaché au port de Marseille le 7 mars 1851. |
| <i>Douceline et Baptistine</i> | 1847 | Goélette de 79 tx. | Armat. Trotobas à Saint-Nazaire (Sanary). Attaché à ce port le 26 novembre 1850. |
| <i>Sainte-Marie</i> | 1851 | Brick-goélette de 78 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Armat. Bargoni et Sari, capit. marins à Ajaccio (Corse). Navire attaché au port de Marseille le 27 octobre 1853. |
| <i>L'Eugène</i> | 1853 | Trois-mâts de 254 tx. | Appartint à divers partic. de Toulon et de Marseille ⁽⁷⁹⁾ . |
| <i>La Jeune-Vierge-du-Rosaire</i> | 1852 | Tartane de 35 tx, à 1 mât et 1 pont. | Constr. par E. Jouglas à La Seyne. Appartint pendant quelques années au port de La Seyne, mais fut vendue à l'étranger le 31 juillet 1858. |

78. Un autre, *Saint-Antoine*, brick-goélette de 52 tonneaux, fut construit à La Seyne vers la même époque (Chantiers L. Baudoin).

79. Par la suite, *L'Eugène* devint la propriété exclusive de J.-B. Giran, négociant à Toulon, en 1867. (Acte de vente aux enchères publiques passé par devant M^e Salles, courtier maritime à Marseille, le 14 mars 1867).

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|------------------|---|--|
| <i>Le Tunisien</i> (bâtiment ayant fait naufrage le 14 décembre 1859). | 1852 | Brick-goélette de 79 tx, à 2 mâts et 1 pont. | Construit par les chantiers Louis Argentéry, à La Seyne. Attaché au port de La Seyne, mais appartenait à divers particuliers de Saint-Nazaire et Toulon. |
| <i>Elisabeth</i> | 1852 | Brick-goélette de 162 tx, à 2 mâts et 1 pont, doublé en zinc. | Construit par L. Baudoin, à La Seyne. Armat. J.-B. Sémoule, capit. marin à Toulon. |
| <i>Le Prado</i> | 1852 | Trois-mâts de 372 tx. | Constr. par E. Jouglas à La Seyne. Armat. J. Boyer et C ^{ie} , à Marseille, où il est attaché en 1853. |

3° SECOND EMPIRE

| | | | |
|-----------------------|------|---|---|
| <i>Le Bayard</i> | 1853 | Brick-goélette de 113 tx, à 2 mâts et 1 pont, doublé en zinc. | Attaché au port de La Seyne. Armateur J.-F. Baye, de Bandol (Var). |
| <i>La Seyne n° 2</i> | 1856 | Bateaux à roue et à vapeur, destinés à la navigation intérieure La Seyne - Toulon. Possèdent 1 pont, mais pas de mât ; doublés en zinc. | Construits par les chantiers Guerry, La Seyne. |
| <i>La Seyne n° 3</i> | 1856 | | |
| <i>Quirinal</i> | 1856 | Paquebot à roues pour la Russie | Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne ⁽⁸⁰⁾ . |
| — | 1857 | Divers navires pour la Russie. | — <i>idem</i> — |
| <i>Sicié et Cépet</i> | 1858 | Porteur de vase. | |
| <i>Balaguier</i> | 1860 | Bateau à roues et à vapeur. | — <i>idem</i> — |
| — | 1861 | Bateaux de guerre pour l'Italie | — <i>idem</i> — |
| — | 1862 | Paquebot pour les Messageries Impériales | — <i>idem</i> — |
| <i>Numancia</i> | 1862 | Frégate cuirassée de 7.200 tx pour le gouvernement espagnol. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. Lancée le 19 octobre 1863. |

80. Le *Quirinal* fut lancé, le 26 avril 1857, devant le grand-duc Constantin de Russie. Ce dernier, arrivé le 20 avril à Toulon, repartit le 27 pour Marseille où il assista, au Grand-Théâtre de cette ville, à une représentation de gala des Martyrs, de Chateaubriand.

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|--------------------------|------------------|--|--|
| <i>La Vienne</i> | 1862 | Transport de guerre pour le gouvernement français | — <i>idem</i> — |
| — | 1865-1866 | Transports de minerais pour diverses C ^{ies} françaises. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. |
| <i>Frédéric-Charles</i> | 1866 | Frégate cuirassée pour le gouvernement prussien. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. Lancée le 17 janvier 1867. |
| <i>Tamaris</i> | 1867 | Clipper en fer de 500 tonneaux. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. |
| <i>La Seyne</i> | 1867 | Clipper en fer de 1200 tonneaux. | — <i>idem</i> — |
| <i>Appollonie-Émilie</i> | 1868 | Trois-mâts barque en fer, pour Le Havre. | — <i>idem</i> — |
| <i>France</i> | 1870 | Paquebot pour les Transp. Maritimes à Vapeur Marseille. Navire de 130 m de long. | — <i>idem</i> — |
| <i>Glaneuse</i> | 1870 | Trois-mâts, barque en fer, pour Nantes. | — <i>idem</i> — |
| <i>Bluche</i> | 1870 | Trois-mâts, barque en fer, pour MM. Ravot et Coupery. | — <i>idem</i> — (⁸¹) |

4° III^e RÉPUBLIQUE

| | | | |
|-------------------------------------|--------------|--|---|
| <i>La Meuse</i> | 1871 | Paquebot. | — <i>idem</i> — |
| — | 1872 à 1877 | Diverses constructions. | — <i>idem</i> — |
| <i>Favori</i> (n° 1) | 1873 | Steam-boat pour la Sté des Bateaux à Vapeur La Seyne - Toulon. | Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne |
| <i>Montesquieu</i> <i>Cécile</i> | 1873 1876 | Trois-mâts. Trois-mâts. | Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée. |

81. Nous avons dit, par ailleurs, que les Forges et Chantiers de la Méditerranée avaient apporté, lors de la guerre de 1870-1871, un précieux concours à la défense nationale. ils fabriquèrent particulièrement, à La Seyne et dans leurs autres succursales, des batteries de 4, des affûts et des avant-trains, des roues, des mitrailleuses ou canons à balles de Reffye, des obusiers, des batteries de 7, de montagne, des chariots, etc.

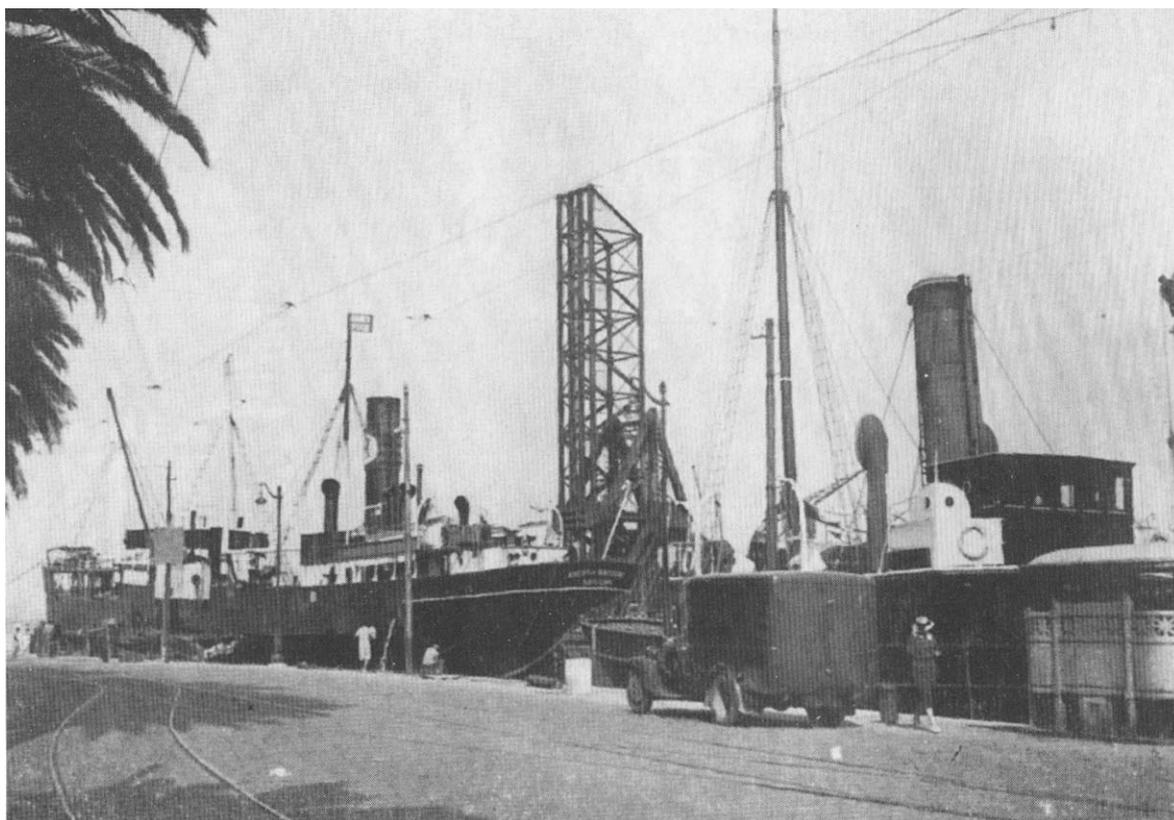
| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|------------------|---|---|
| <i>Abeille</i> <i>Hirondelle</i> | 1876 | Steam-boats en bois pour la ligne La Seyne - Toulon. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. |
| <i>Amiral-Duperré</i> | 1877 | Cuirassé pour la Marine française. | — <i>idem</i> — |
| <i>Provence</i> | 1883 | Paquebot pour les T.M. à Vapeur, Marseille. | — <i>idem</i> — |
| <i>Kéraudren</i> | 1884 | Canonnière pour le service de l'hôpital de Saint-Mandrier. | Forges et Chantiers de la Méditerranée (détruit en 1944). |
| <i>Bourgogne</i> <i>Gascogne</i> | 1884 | Paquebots-poste de 156 m pour la C ^{ie} G ^{le} Transatlantique (ligne Le Havre-New York). | Forges et Chantiers de la Méditerranée (La <i>Bourgogne</i> a fait naufrage en 1898). |
| <i>Pélayo</i> | 1884 | Cuirassé de 9.900 tx pour l'Espagne. | — <i>idem</i> — |
| <i>Mouette</i> | 1888 | Steam-boat en fer pour la ligne La Seyne - Toulon. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. (A vécu jusqu'au milieu du XX ^e siècle). |
| Bâtiments divers pour les gouv. français et étrangers | — | Divers. | |
| <i>Jauréguiberry</i> | 1891 | Cuirassé à tourelles pour la Marine Française. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. (A servi aux Dardanelles en 1915). |
| <i>Itsukushima</i> et <i>Matsushima</i> | | Navires garde-côtes pour le Japon. | Forges et Chantiers de la Méditerranée. (Ont pris part à la guerre russo-japonaise). |
| <i>Benjamin-Constant</i> | 1891 | Corvette-école pour le Brésil. | — <i>idem</i> — |
| <i>Jeanne-d'Arc</i> | 1894 | Yacht à vapeur pour M. Foulquier. | — <i>idem</i> — |
| <i>Wulfran-Puget</i> | 1895 | Quatre-mâts barque en acier pour la Société Bordes, Dunkerque. | — <i>idem</i> — |
| <i>Persévérance</i> <i>Rhône</i> <i>Antoinette</i> <i>Jacqueline</i> | 1895-1897 | Quatre-mâts barque en acier pour la Société Bordes, Dunkerque. | — <i>idem</i> — |
| <i>Châteaurenault</i> (sera utilisé en transport de troupes). | 1896 | Croiseur-corsaire pour la Marine franç. (Coulé en mer ionienne le 15 déc. 1917). | Forges et Chantiers de la Méditerranée. |

| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|------------------|---|-----------------|
| Paquebots et cargos pour diverses compagnies de navigation. | 1897-1910 | Divers. | — <i>idem</i> — |
| <i>Montcalm</i> | 1898 | Croiseur rapide pour la Marine française. | — <i>idem</i> — |
| <i>Alcyon</i> | 1898 | Steam-boat pour la ligne La Seyne - Toulon. | — <i>idem</i> — |
| <i>Tsessarevitch et Bayan</i> (ont servi durant la guerre russo-japonaise, de 1904-1905). | 1898-1899 | Cuirassé de 13.000 tx et croiseur-cuirassé de 7.800 tx pour la Marine russe. | — <i>idem</i> — |
| <i>Albatros</i> (coulé en 1944 par les bombard. à La Seyne). | 1901 | Steam-boat pour la ligne La Seyne - Toulon. | — <i>idem</i> — |
| <i>Bonneveine</i> | 1902 | Trois-mâts pour la Sté Marseill. de Voiliers (Maison Salles). | — <i>idem</i> — |
| <i>Joliette</i> | 1902 | — <i>idem</i> — | — <i>idem</i> — |
| <i>Amiral-Makaroff</i> | 1905 | Croiseur-cuirassé pour la Marine russe (type <i>Bayan</i>). | — <i>idem</i> — |
| <i>Mont-Pelvoux</i> | 1906 | Cargo-boat de 108 m pour la Sté des T.M. à Vapeur. | — <i>idem</i> — |
| <i>Patrie et Justice</i> | 1902 | Cuirassés de 15.000 tonnes pour la Marine française. | — <i>idem</i> — |
| <i>Voltaire</i> | 1907 | Cuirassé de 18.235 tonnes pour la Marine française. | — <i>idem</i> — |
| <i>Ponton-mâture de 150 tx</i> | 1908-1909 | Engin de levage destiné aux Chantiers de La Seyne. | — <i>idem</i> — |
| <i>Sant-Anna</i> | 1909 | Paquebot à deux hélices pour la C ^{ie} de Navigation Cyprien-Fabre, Marseille. | — <i>idem</i> — |
| <i>Hirondelle</i> | 1910 | Yacht à vapeur pour le Prince de Monaco. | — <i>idem</i> — |
| <i>Médie</i> | 1911 | Paquebot pour la C ^{ie} Paquet. | — <i>idem</i> — |

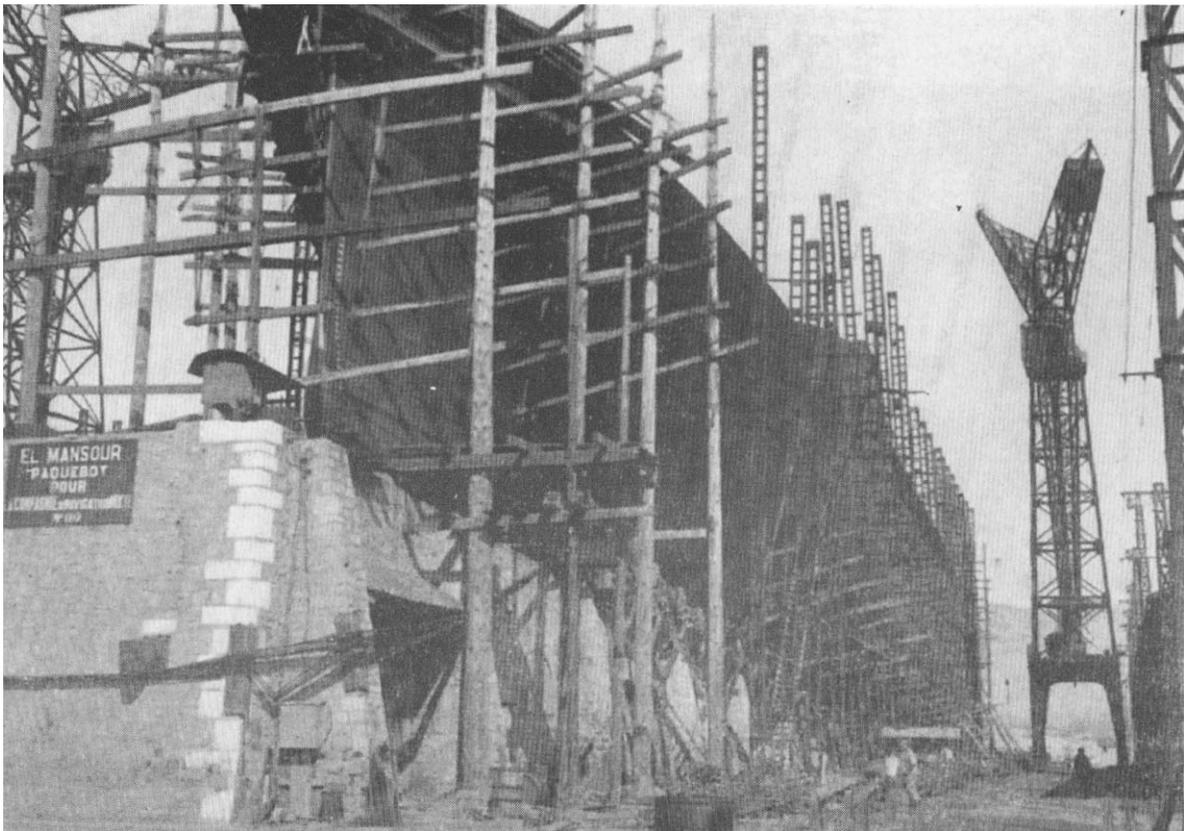
| NOM DU BATIMENT | ANNEE DE CONSTR. | TYPE DE NAVIRE | OBSERVATIONS |
|---|------------------|---|---|
| <i>Paris</i> | 1911 | Cuirassé de 23.500 tonneaux pour la Marine française. | — <i>idem</i> — |
| <i>Théodore-Mante</i> | 1912 | Paquebot de 105 m pour la C ^{ie} Mixte. | — <i>idem</i> — |
| <i>Gallia</i> (coulé pendant la guerre 1914-1918). | 1912 | Paquebot de 175 m pour la C ^{ie} de Navigation Sud-Atlantique. | — <i>idem</i> — |
| <i>Lagane</i> | 1913 | Steam-boat pour la ligne La Seyne - Toulon. (A vécu jusqu'au milieu du XX ^e siècle). | — <i>idem</i> — |
| <i>Patria</i> | 1913 | Paquebot de 148 m pour la C ^{ie} Cyprien-Fabre, Marseille. | — <i>idem</i> — |
| <i>Hercule</i> | 1913 | Grue tournante et flottante à vapeur. | — <i>idem</i> — |
| <i>Massilia</i> | 1913 | Paquebot de 175 m pour la C ^{ie} de Navigation Sud-Atlantique. | — <i>idem</i> — |
| <i>Providence</i> | 1913 | Paquebot de 148 m pour la C ^{ie} Cyprien-Fabre, Marseille. | — <i>idem</i> — |
| <i>Béarn</i> | 1914 | Superdreadnought de 182 m pour la Marine française. (Sera converti en porte-avions après la 1 ^{re} guerre mondiale). | Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée (Construction du cuirassé arrêtée en 1914) ⁽⁸²⁾ . |

82. Indépendamment de la grande industrie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, de plus modestes chantiers locaux et des entreprises de démolition de navires — car, comme les humains, les bateaux vieillissent et meurent — contribuent à donner à La Seyne une activité économique appréciable ; ce sont notamment : les Chantiers Maritimes du Midi (ex-Baudouin), de Rovère et Cie, la Société du Matériel Naval du Midi, Van Acker, la Compagnie des « Abeilles » du Havre (Brégaillon et Bois-Sacré), Serra frères, la Société « Océanic », etc.

La liste des bâtiments, ayant fini leurs jours à La Seyne, serait trop longue à énumérer et fastidieuse. Nous rappellerons seulement le souvenir du beau vaisseau à trois ponts, *La Ville-de-Paris*, de 120 canons, démoli dans le port en 1898. Navire-amiral, il avait porté, devant Sébastopol, en 1855, le pavillon du vice-amiral Hamelin, commandant en chef la flotte française de la Mer Noire. Doublé de cuivre, il portait une magnifique voilure, mais pouvait marcher à la vapeur. Feu, notre grand-père paternel, J.-B. Baudoin, eut l'honneur de servir sur ce superbe navire.



Vapeurs au quai Hoche (ex-grand Môle) - Cliché G. Giraud.



Navire pétrolier à La Seyne (1964) - Cliché de l'auteur.