

---

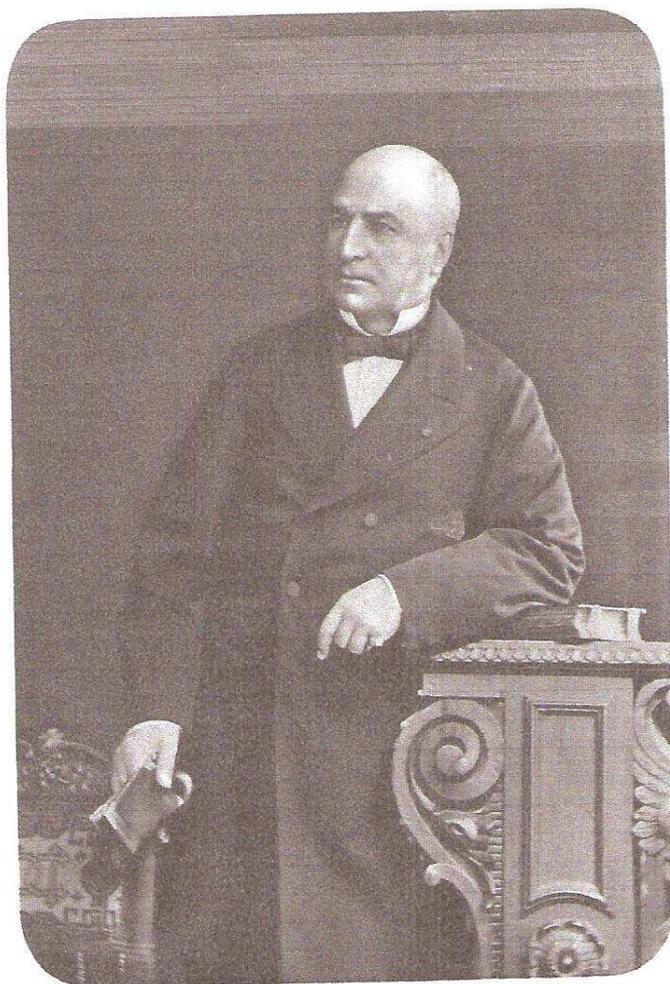
SOCIÉTÉ ANONYME

DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

(1856-1906)





M. ARMAND BÉHIC  
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIÉTÉ DES  
FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE  
1855-1891



M. A. JOUËT-PASTRÉ  
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIÉTÉ DES  
FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

SOCIÉTÉ ANONYME  
DES  
FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE  
(1856-1906)



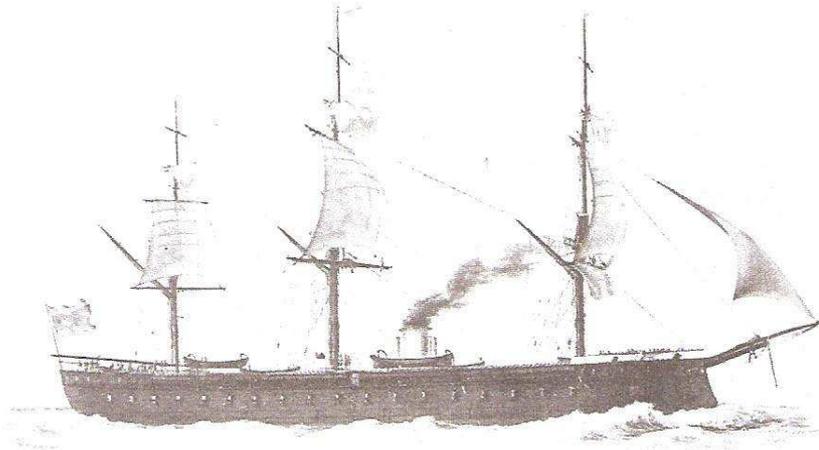
La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée atteint maintenant cinquante années d'existence.

Après cette longue période de fonctionnement industriel, il n'est peut-être pas inopportun de jeter un regard vers le passé.

Un historique succinct de la marche de la Société et de ses travaux pendant ces cinquante années montrera comment, grâce à un labeur persévérant et heureux, se sont élargis les horizons qu'entrouvrait le rapport du Conseil à la première Assemblée générale des actionnaires (14 août 1856) sur les chances dans l'avenir de la nouvelle entreprise et la nécessité d'augmenter ses moyens d'action pour arriver à son maximum de développement et d'activité.

Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'industrie des constructions navales entre dans une ère nouvelle par la substitution à peu près complète des matériaux métalliques au bois pour la construction des coques. Les appareils moteurs et évaporatoires vont se perfectionner sans cesse en même temps que leur puissance s'accroît, tant par l'augmentation du tonnage des bateaux que par la demande de vitesses de plus en plus grandes.

La cuirasse fait, d'autre part, son apparition pour la protection des navires de combat, amenant la nécessité de la transformation complète des flottes de guerre, pendant que les autres progrès de la



“ NUMANCIA ”

mécanique et de la métallurgie conduisaient au renouvellement de l'outillage de la navigation du commerce.

C'est à cette époque que les affaires industrielles et commerciales se transforment et prennent des développements nouveaux par le groupement des capitaux et la formation des Sociétés.

Les diverses circonstances que nous venons de rappeler amenèrent en 1853 la réunion, sous le nom de Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, d'établissements de fondation antérieure : Chantiers de Constructions navales à la Seyne, Ateliers mécaniques à Marseille au faubourg de Menpenti, Forges également à Marseille au faubourg de la Capelette.

Cette Société se trouva bientôt chargée de nombreux travaux, pour la confection desquels ne tarda pas à se manifester une disproportion avec les moyens d'action, sur la base desquels elle avait été constituée;

elle rencontra de ce fait de nombreuses difficultés pour l'exécution de ses contrats.

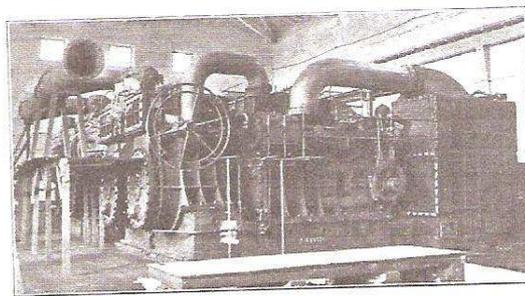
Il apparut alors nécessaire de rechercher une combinaison nouvelle en attendant la solution de laquelle, dans les premiers mois de l'année 1855, les établissements furent placés sous la gestion provisoire d'une Société formée sous la raison sociale Simons, Revenaz, Béhic et C<sup>ie</sup>.

Tels sont les faits qui ont amené la constitution de la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, dont les statuts furent signés le 10 mai 1856, en l'étude de M<sup>e</sup> Julien Yver, notaire à Paris; la durée de la Société était fixée à trente ans à compter de l'autorisation, alors nécessaire, du Gouvernement, qui fut donnée par décret du 21 mai 1856. La première Assemblée générale des actionnaires eut lieu le 14 août suivant.

Le capital de la Société nouvelle était fixé à 4 millions de francs, divisé en 10.000 actions ou parts sans indication de valeur, mais qui ressortaient en fait à 400 francs, le fonds social figurant dans les écritures pour 4 millions de francs. 5.000 de ces actions étaient attribuées, comme apport, à l'ancienne Société.

Pour accroître le fonds de roulement, l'Assemblée générale du 14 août 1856 vota une augmentation de capital par l'émission de 6.000 actions nouvelles de 400 francs chacune. Mais le Conseil d'État demanda que la valeur nominale des actions nouvelles fût fixée au chiffre de 500 francs.

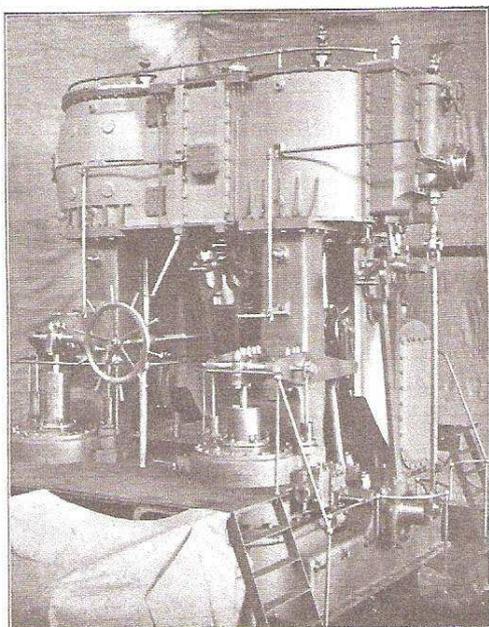
La question revint donc devant l'Assemblée générale du 6 avril 1857 qui vota l'augmentation du capital par l'émission de 6.000 actions nouvelles à 500 francs, lesquelles devaient avoir exactement les mêmes droits que les actions anciennes. Le capital se trouva ainsi élevé au chiffre de 7 millions de francs.



MACHINE DU " TOURVILLE "

Cette augmentation de capital fut sanctionnée par décret impérial du 17 juin 1857.

Par suite du développement constant de ses transactions, la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée fut



MACHINE DU " MORÉNO "

amenée à réaliser en 1882 une nouvelle augmentation de son capital. Pour se conformer à la législation sur les Sociétés, une Assemblée générale autorisa l'élévation au chiffre de 500 francs, par un prélèvement correspondant sur les réserves, de la valeur nominale de chacune des 10.000 actions primitives. Le capital social devenait ainsi de 8 millions de francs. L'Assemblée générale du 12 octobre 1882 autorisa son élévation à 13 millions, chiffre qui a été conservé depuis.

Cette même Assemblée décidait la transformation de la Société en Société anonyme libre dans les termes de la loi du 24 juillet 1867 et sous la dénomination de Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

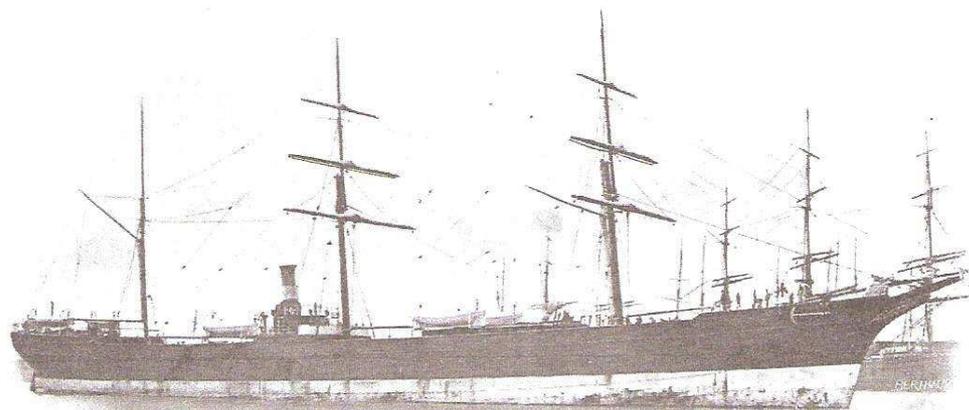
Elle prorogeait enfin la durée de la Société au 21 mai 1916.

L'origine des Ateliers de Menpenti, remonte à 1835, époque à laquelle fut adjoint à un moulin à vapeur appartenant à M. Marliani et dirigé par M. Philippe Taylor, un petit atelier pour réparation des machines de navires et des mécanismes d'usines.

En 1855, l'établissement de Menpenti qui s'était rapidement développé, occupait une superficie de 26.000 mètres carrés, qui a été quelque peu accrue dans la suite.

Les Chantiers de la Seyne ont été fondés en 1835, par M. Mathieu, négociant à Genève et directeur de la Compagnie de navigation sur le Rhône l'*Aigle*. Achetés en 1845 par MM. Taylor, ils occupaient à cette époque environ 6.000 mètres de terrains domaniaux, plus 2.000 mètres de terrains conquis sur la mer. Ils ont été étendus depuis à diverses reprises et leur superficie est aujourd'hui d'environ 159.000 mètres carrés.

Au moment de sa constitution en 1856, la Société créa un petit atelier de réparations à l'extrémité sud de la jetée le long du port de



“ RIVADAVIA ”

la Joliette. Par suite du développement des ports de Marseille, cet atelier fut abandonné en 1885. Les travaux qu'il exécutait ont été depuis ce moment transférés à Menpenti.

Les établissements composant le patrimoine original de la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée comprenaient enfin à la Capelette des forges et des laminoirs.

Les forges de grosses œuvres furent louées dès le principe à MM. Marrel frères, de Rive-de-Gier. Les laminoirs furent dans les

premiers mois de 1858 donnés en location à MM. Harel et C<sup>ie</sup>, gérants de la Société des Forges de Pont-l'Évêque.

En 1862, l'usine de la Capelette fut englobée dans le périmètre d'octroi de la ville de Marseille. Les charges qui en résultèrent, entre autres un droit de 4 francs par tonne de houille, rendirent la continuation de l'exploitation impossible.

En 1864, le matériel complet de la Capelette avec les terrains était vendu à MM. Marrel, qui organisèrent alors un établissement semblable près de leurs usines de Rive-de-Gier.

---

Le premier Conseil d'administration de la Société était composé de :

MM. Armand BÉHIC, *Président.*

JUBELIN, *Vice-Président.*

SIMONS,

REVENAZ,

SOUFFLOT,

A. MARCUARD,

F. BARTHOLONI,

Horace SAY,

Amédée ARMAND,

} *Administrateurs.*

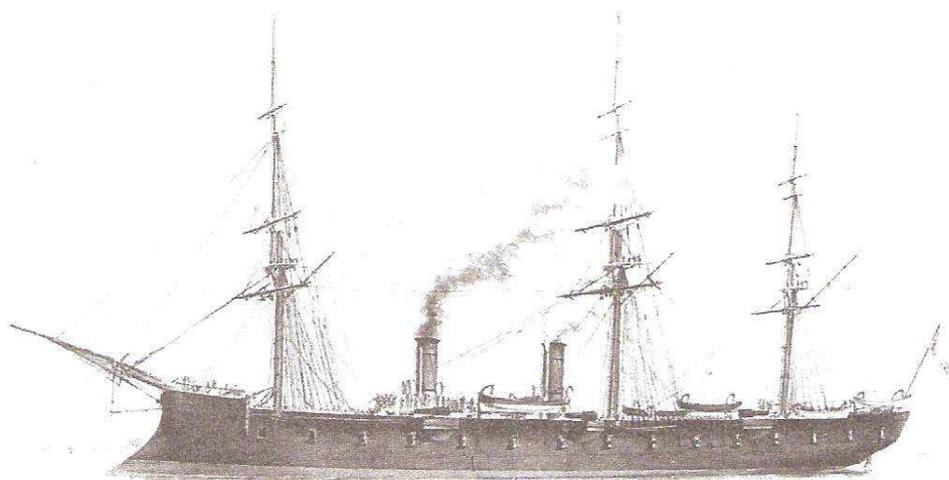
A Marseille fut installé un Directeur administratif, M. Guiguer de Prangins, assisté d'un Comité de direction dont firent partie MM. Palmer et Deonna, et plus tard M. A. Armand. M. Verlaque était ingénieur en chef des chantiers de La Seyne, et M. Bourdon des ateliers de Menpentí, poste qu'il abandonna en 1860 en raison de son âge; il y fut remplacé par M. Lecointre, ancien ingénieur de la Marine.

Les travaux prennent dès le début une extension considérable et,

à la fin de l'année 1856, la Société avait reçu tant de la Marine de l'État que des Messageries Impériales et du Commerce des commandes représentant :

4.480 chevaux de machines,  
7.840 chevaux de chaudières,  
11.719 tonneaux de jauge.

La moyenne des ouvriers employés pendant l'année 1856 était à Menpenti 622, à La Seyne 1.301, à la Capelette 406, à la Jetée 108, soit au total 2.437. Les résultats sont satisfaisants et le dividende afférent à l'exercice 1856 est fixé au chiffre de 80 francs par action.



“ TOURVILLE ”

En 1858, M. Amédée Armand, que ses occupations principales retenaient à Marseille, donne sa démission d'Administrateur et continue son concours à la Société en prenant place au Comité de direction.

M. Albert Jouët-Pastré, qui avait commencé sa carrière industrielle aux forges de la Capelette, et occupait depuis la fondation de la Société le poste de Secrétaire général, est alors nommé Administrateur et chargé de la délégation du Conseil.

Pendant l'année 1858 la production des divers établissements de la Société atteint le chiffre de 10.671.000 francs; une crise monétaire et commerciale survient ensuite qui a sa répercussion sur les commandes de l'industrie et des compagnies d'armement; le nombre d'ouvriers employés pendant l'année 1859 n'est plus que de 1.254. Le chiffre du dividende est alors de 60 francs par action.

C'est à ce moment que se manifeste pour la première fois la question du régime de la marine marchande, question dont l'influence est prépondérante sur une des sources les plus importantes d'alimentation de l'industrie des constructions navales. Le décret du 17 octobre 1855, qui autorisait pour trois ans la libre importation des matières premières destinées aux constructions navales est abrogé; néanmoins, la perspective de l'établissement d'un droit ad valorem de 10 0/0 pour la francisation de tout navire construit à l'étranger est envisagé comme devant permettre de continuer la lutte contre la concurrence.

La conclusion des traités de commerce avec l'Angleterre est précédée des laborieux travaux de Commissions administratives. Cependant les droits sur les fers et charbons sont maintenus pendant que le droit sur la francisation des navires est remplacé par d'autres notablement moins élevés.

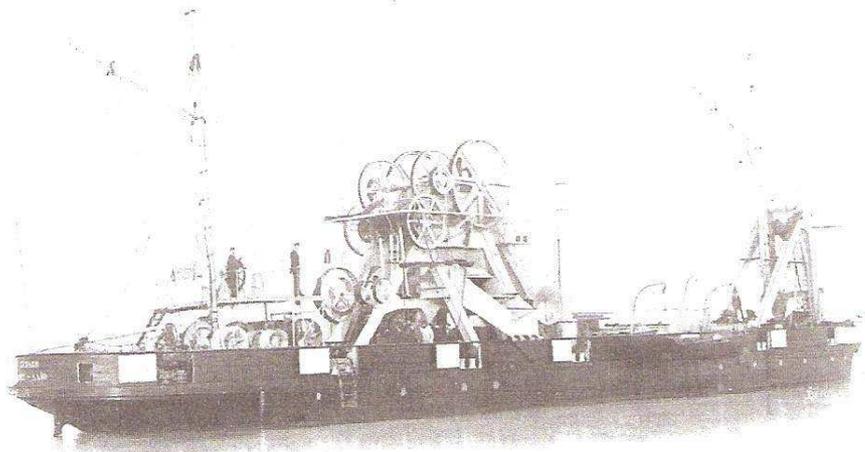
La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, en même temps qu'elle obtenait de nombreuses commandes de la Marine militaire française, développait ses relations avec les amirautés étrangères; elle construisait également d'importants engins de dragage pour la France et le Gouvernement Sarde; elle fournit aussi un matériel considérable pour le Canal de Suez.

Les ateliers de Menpenti étant devenus insuffisants pour l'exécution de ces diverses commandes, la Société prit en location, au commencement de 1861, les ateliers de MM. Falguière et C<sup>ie</sup>, à Arenc, et les occupa jusqu'en juin 1867; elle les loua de nouveau de décembre 1870 à avril 1871 pour les travaux de la Défense nationale. Ces ateliers ont

été alors définitivement abandonnés et sur leur emplacement a été construite la nouvelle gare du Paris-Lyon-Méditerranée.

L'importance de la production atteint le double des chiffres réalisés au début de la Société, et en 1861 le chiffre des ouvriers occupés arrive à 4.000. Le dividende suit de son côté une marche ascendante; il arrive, pour l'exercice 1863, au chiffre de 100 francs par action, qui a été conservé jusqu'en 1870.

L'importance et la variété des travaux exécutés par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et la réputation qu'elle

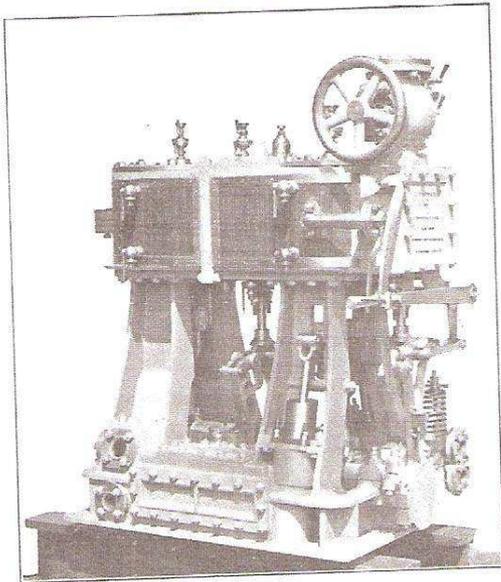


DRAGUE MARINE POUR LA COMPAGNIE DE SUEZ

avait déjà acquise firent que, sur les instances pressantes du Gouvernement, elle prit part à l'exposition de Londres, en 1862, en y faisant figurer une machine de 400 chevaux nominaux qui fut, dans la suite, installée à bord de la *Belliqueuse*; cette frégate, placée sous le commandement de l'amiral Penhoët, est le premier bateau cuirassé français qui ait fait le tour du monde.

La Société participa largement à la première Exposition universelle organisée à Paris en 1867, et y fit figurer notamment la machine de 950 chevaux nominaux destinée à la frégate cuirassée le *Marengo*.

L'intérêt de son exposition non moins que la constatation du développement de ses affaires et la renommée de ses produits lui firent attribuer un grand prix par le Jury international.



MACHINE DE TORPILLEUR (1876)

La même récompense lui fut décernée aux expositions suivantes de 1878 et de 1889; à l'Exposition Universelle de 1900, elle fut classée hors concours et membre du Jury. Au nombre des engins que la Société avait exposés en 1900, se trouvait la machine centrale du croiseur cuirassé à trois hélices le *Dupleix*, qui réalisa à ses essais la puissance totale de 17.870 chevaux.

En 1864, M. A. Béhic est nommé Ministre des Travaux publics et conserve ce poste jusque dans le courant de l'année 1867. Pendant cette période les fonctions de Président du Conseil d'administration de la Société sont remplies par M. A. Revenaz.

En 1865, M. R. Simons, l'un des fondateurs de la Société, décède; il est remplacé au Conseil par son fils, M. Alexandre Simons.

La terrible épidémie de choléra qui, en 1865, sévit dans le midi de la France, se fit aussi sentir dans les établissements de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée. A la Seyne, l'invasion du fléau fut si soudaine que la population terrifiée abandonna en masse la ville pour se répandre dans la campagne; les chantiers, qui au mois de septembre avaient un effectif de 2,300 hommes, tombèrent brusquement à 740, et il fallut près d'un mois pour que l'activité normale revînt. Les pertes furent heureusement peu nombreuses, grâce aux mesures qui furent prises et au dévouement du personnel supérieur; des

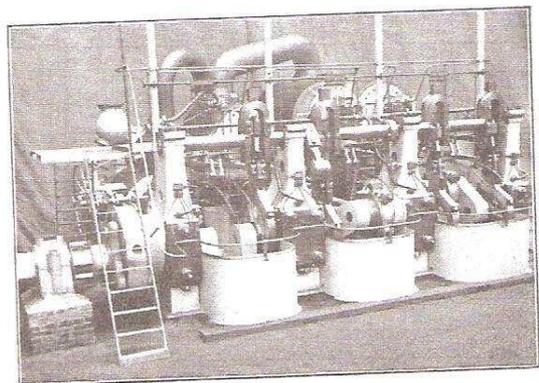
médailles d'or furent à cette occasion attribuées à M. Verlaque, ingénieur en chef, et à M. Ricard, agent administratif des chantiers de La Seyne.

A cette époque les affaires de la Société avaient atteint un haut degré de développement et le chiffre de sa production pendant l'année 1865 ne fut pas moindre de 21 millions de francs.

Quelque temps plus tard s'ouvre une période de grand ralentissement dans les travaux; les commandes, tant des navires de guerre que du commerce, se raréfient de plus en plus. Les effets de cette crise générale se prolongent malgré l'ingéniosité apportée à la recherche de nouveaux débouchés; en 1869, la production tombe à 7 millions.

En 1869, M. Dupuy de Lôme, l'illustre ingénieur du premier vaisseau à vapeur le *Napoléon* et de la première frégate cuirassée la *Gloire*, est nommé Vice-Président de la Société, à laquelle il n'a cessé d'apporter jusqu'à son décès, survenu en 1885, le concours de ses éminentes facultés techniques.

Lorsqu'en 1870 éclata la guerre franco-allemande, les transactions commerciales furent totalement suspendues et la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée mit toutes ses forces en œuvre pour contribuer à la défense nationale. Les établissements de Marseille et de la Seyne furent au mois d'octobre réquisitionnés par arrêtés des Préfets des Bouches-du-Rhône et du Var; grâce aux dispositions préparées antérieurement, ils purent livrer en quelques mois près de 340 bouches à feu et 1.200 voitures d'artillerie.

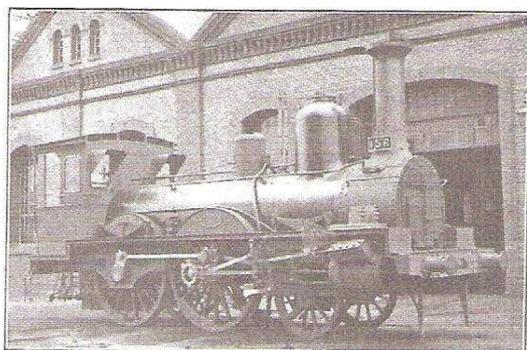


MACHINE DU "LATOUCHE-TRÉVILLE"

Après la terrible secousse traversée par le pays, les affaires indus-

trielles reprennent peu à peu de l'activité, mais les commandes sont encore rares. Cependant, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée donne une preuve nouvelle de sa vitalité à l'Exposition internationale des Industries maritimes à Naples (1871) où elle obtient deux médailles d'or de première classe, l'une pour les constructions navales, et l'autre pour les machines.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée rencontra, au commencement de l'année 1872, l'occasion d'augmenter considérablement ses moyens d'action en se rendant acquéreur, lors de la dissolution de la Société des Ateliers et Chantiers de l'Océan,



LOCOMOTIVE POUR LES CHEMINS DE FER DES CHARENTES

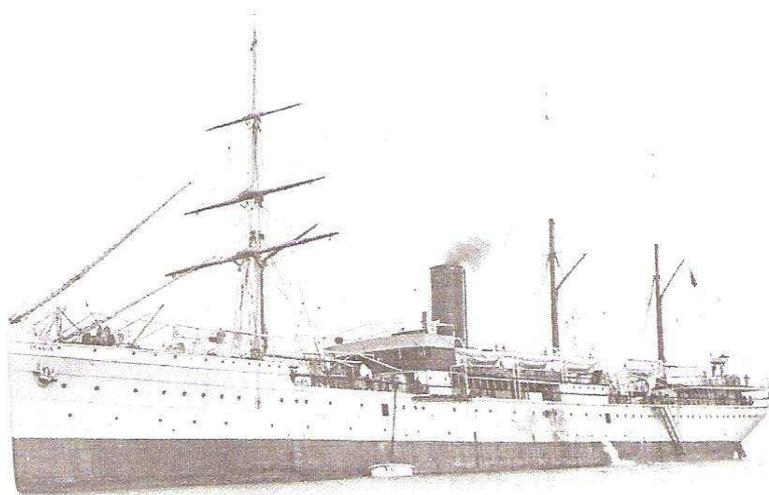
des installations que cette dernière Société possédait au Havre. Elles comprenaient un groupe important d'ateliers mécaniques fondés par MM. Mazeline frères et jouissant d'une réputation des plus méritées dans les diverses branches de l'industrie de la fabrication des machines; c'est dans ces ateliers qu'a été construite la première machine à hélice de la Marine française mise à bord de la *Pomone*.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée acquit en même temps la mâture à vapeur de 100 tonnes dépendant des Ateliers Mazeline et installée sur les quais du bassin de l'Eure, dans le port du Havre, et prit la suite des pourparlers engagés pour l'achat d'environ 80.000 mètres de terrain sur les bords de la Seine, dans la commune de Gravelle-Sainte-Honorine. La réalisation de cette opération est le point de départ de la création des chantiers de constructions navales de Gravelle.

Ces établissements ont été constamment développés depuis, leur

outillage est tenu à la hauteur des derniers perfectionnements, et ils forment un centre d'exploitation important.

Il n'est pas sans intérêt de mentionner ici que, lors de la constitution de la Société, le Gouvernement avait restreint aux bords de la Méditerranée la faculté de créer d'autres établissements qui avait été prévue à l'origine pour un point quelconque du territoire français.



“ITALIE”

L'acquisition des ateliers du Havre rendit donc nécessaire une modification des statuts et une approbation gouvernementale donnée par décret du 6 mai 1872.

Une reprise générale et rapide de l'activité industrielle se manifeste à cette époque en France, occasionnant une surcharge de commandes pour les usines métallurgiques ; en même temps la pénurie des charbons se faisait sentir ; il en résulta une hausse énorme des matières premières et, de plus, de très grandes difficultés pour s'en approvisionner. L'augmentation du prix des navires, qui en fut la conséquence immédiate, eut une répercussion sur les transactions en cours en rendant particulièrement difficile la conclusion de commandes de bateaux de commerce.

La loi sur la marine marchande du 20 mars 1872, entravée d'ailleurs dans son application par des traités de commerce préexistants, plaça en fait les constructeurs sous un régime ne leur permettant de lutter que sous les plus dures conditions avec la concurrence étrangère. Ce n'est qu'au prix de sérieux sacrifices qu'on parvient à trouver les commandes nécessaires pour maintenir une modeste activité; nous voyons, en conséquence, le dividende de l'exercice 1873 être fixé au chiffre de 25 francs.

En 1874, M. François Bartholoni, l'un des distingués fondateurs de la Société, donne sa démission d'Administrateur; il est remplacé au Conseil par son fils, M. Anatole Bartholoni.

Pendant les années qui suivent, l'activité des établissements de la Société est sujette à diverses oscillations, les résultats des exercices 1874 et 1875 permettent la distribution d'un dividende de 50 francs. Puis une crise industrielle survient et se prolonge, non seulement en France, mais également dans les pays voisins. La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée ressentit le contre-coup de cette situation d'ensemble; la pénurie des commandes, recherchées cependant malgré le bas prix auquel on peut seulement les obtenir, fait tomber la production à 17 millions en 1875 et à 11 millions seulement l'année suivante. C'est une période de recueillement et d'attente pendant laquelle une administration vigilante comprime énergiquement toute les catégories de dépenses. Grâce à ces sages mesures, un dividende de 20 francs est distribué pour les exercices 1877 et 1878.

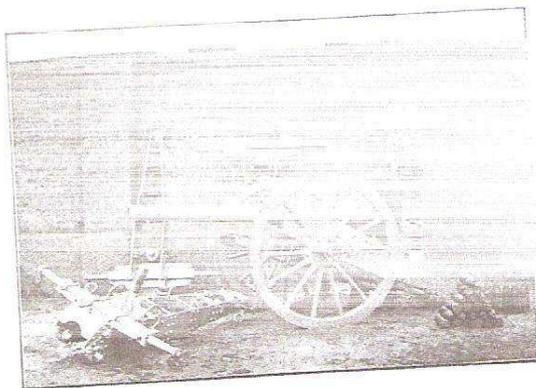
L'activité revient peu à peu grâce surtout aux commandes pour les marines de guerre.

En 1881 est votée la loi sur la marine marchande qui accorde des primes de construction aux navires de commerce sortant des chantiers français. Les armateurs reçoivent, de leur côté, une prime à la navigation pour l'exploitation des navires commandés par eux en France et

une «demi-prime» pour les bateaux qu'ils auront achetés des établissements étrangers. Cette loi réclamée depuis longtemps suscite, dès le début de son application de très nombreuses commandes de navires de commerce. Le nombre des ouvriers, qui était de 4.000 en 1880, monte dès l'année suivante à 6.350. La Société est amenée à faire des dépenses fort importantes d'outillages et d'installations diverses pour réaliser l'exécution de ces travaux, qui n'est pas sans occasionner diverses difficultés.

Le mouvement auquel avait donné lieu la loi de 1881 ne tarde pas d'ailleurs à se ralentir ; la durée limitée qui avait été assignée à la loi contribua non moins que des causes de divers ordres à faire diminuer les mises en chantiers pour le compte du commerce qui, au bout de quelques années, devinrent de nouveau très rares.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, qui avait largement développé sa fabrication de matériel d'artillerie, et qui s'était assuré, en 1881, le concours distingué de M. G. Canet, décida, en 1884, l'édification, auprès de ses ateliers mécaniques du Havre, d'un atelier qui fut spécialement organisé pour l'usinage des bouches à feu et placé sous la direction du commandant Roger ; quelques années plus tard, cet ensemble était com-



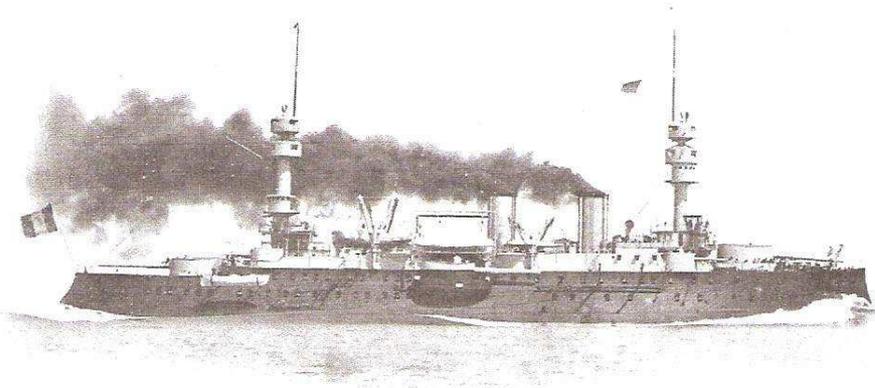
MATÉRIEL DE 95 MILLIMÈTRES

plété par la création à la pointe du Hoc, sur les bords de la Seine, un peu en amont du chantier de Graville, d'un champ de tir qui reçut toutes les installations voulues pour essayer les canons des plus gros calibres.

M. Jules Marquard, neveu de l'un des fondateurs de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée est nommé Administrateur

en 1882, et n'a cessé d'apporter depuis lors au Conseil la contribution de son expérience des affaires et des questions financières.

En 1885, à la suite du décès de M. Dupuy de Lôme, l'amiral Jauréguiberry est appelé à la Vice-Présidence du Conseil d'administration. Marin distingué et énergique, l'amiral Jauréguiberry prit une part marquante à la défense du territoire, en 1870, et après son décès survenu



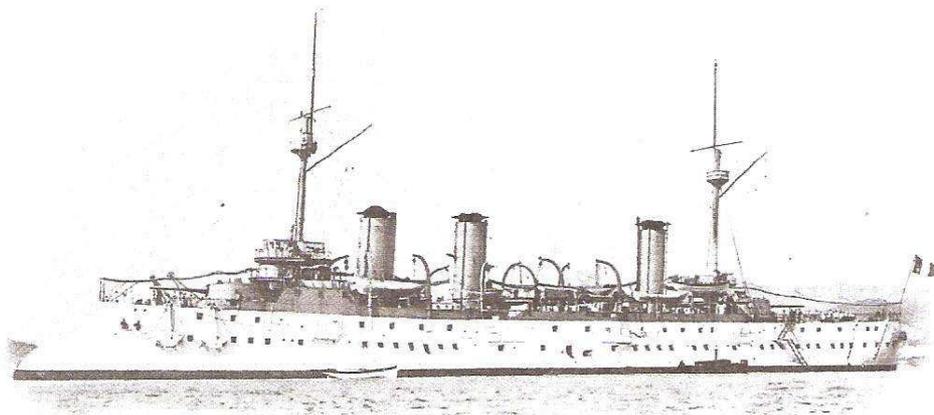
“JAURÉGUIBERRY”

en 1887, le Département de la Marine consacra sa mémoire en donnant son nom à un cuirassé qui fut construit à La Seyne.

Au commencement de l'année 1888, un incendie détruisit la grande halle de chaudronnerie des chantiers de Gravelle, ce qui représenta environ 200.000 francs de dégâts. Usant du droit conféré par une clause des polices, les Compagnies d'assurances résilièrent les contrats en cours. La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée réorganisa alors ses assurances sur de nouvelles bases en conservant à sa charge une partie des risques et en constituant en contre-partie un fonds d'assurances dont des dotations successives ont augmenté le chiffre et qui n'a heureusement à pourvoir qu'à de faibles dépenses.

L'activité des établissements de la Société pendant l'année 1888 atteint le chiffre de 29 millions et demi de francs, et la moyenne des ouvriers employés dépasse 7.000, alors que l'année précédente elle était seulement de 5.800. Le dividende pour cet exercice arrive à 37 fr. 50 c., chiffre auquel il se maintient ensuite pendant quelques années.

A la fin de l'année 1890, le général Sébert, de l'artillerie de marine, après avoir occupé avec beaucoup de distinction les fonctions de



“ D'ENTRECASTEAUX ”

Directeur du Laboratoire central de la marine, est nommé Administrateur de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et lui apporte un concours étendu pour le développement de ses fabrications d'artillerie.

M. Armand Béhic, qui depuis la fondation de la Société présidait son Conseil d'administration en apportant dans ces fonctions des vues élevées et de grandes qualités d'organisation, décède dans les premiers mois de 1891.

M. Albert Jouët-Pastré, qui lui succéda, était chargé, depuis l'année 1858, de la délégation du Conseil, et remplissait depuis quelques mois

les fonctions de Vice-Président. M. Gustave Zédé, Administrateur de la Société depuis 1881, est nommé Vice-Président et décède très peu de temps après. Ancien Directeur des constructions navales et ingénieur distingué, M. Zédé contribua puissamment aux progrès de la navigation sous-marine dont il avait étudié avec une patiente ténacité les difficiles problèmes; c'est sous son inspiration que furent élaborés les premiers bateaux sous-marins expérimentés par la Marine française.

M. Alexandre Simons lui succède dans les fonctions de Vice-Président; fils de l'un des fondateurs de la Société, M. Ernest Simons, qu'il avait remplacé au Conseil en 1865, ayant l'expérience et la pratique des affaires industrielles, il est enlevé prématurément en 1893.

Le Conseil d'administration de la Société appelle alors à la Vice-Présidence M. Anatole Bartholoni, fils de M. François Bartholoni, l'un des fondateurs de la Société et Administrateur depuis 1874. Joignant à une grande bienveillance de caractère la fermeté utile dans les traditions des grandes entreprises, M. A. Bartholoni apporte à la Société un concours éclairé jusqu'à son décès, qui survint en 1902.

M. Ernest Roubaud, ancien commissaire général de la marine, après avoir rempli avec distinction pendant plusieurs années le poste Directeur de la Société à Paris, entre au Conseil en 1891, et continue à prêter ainsi à la Société le concours de son expérience des affaires et de l'Administration de la Marine.

A ce moment M. A. Cazavan, directeur de l'exploitation au Havre, fut appelé à Paris en qualité de Directeur Général et remplacé au Havre par M. H. Bricard qui, depuis l'acquisition de ces établissements par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, le secondait avec intelligence et activité.

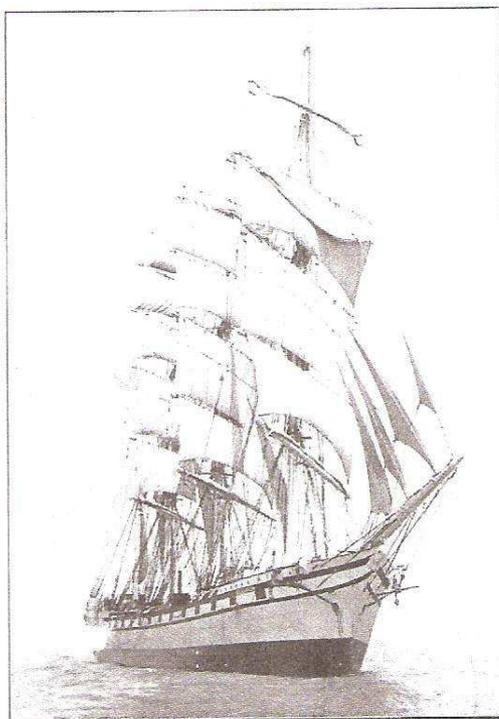
Après avoir rempli ses nouvelles fonctions pendant quelques mois seulement, M. Cazavan fut enlevé prématurément; le Conseil d'administration fit choix pour occuper le poste de Directeur général de M. E. Widmann, qui dirigeait avec une grande compétence les éta-

blissements de la Société à Marseille, et avait laissé un nom des plus estimés dans le Génie maritime, dont il s'était retiré avec le grade d'ingénieur en chef. M. Madamet, ancien ingénieur en chef du Génie maritime, fut alors nommé Directeur des ateliers mécaniques de Marseille.

Au commencement de l'année 1893 fut votée par le Parlement une nouvelle loi sur la marine marchande qui maintenait le système des primes à la construction et réservait désormais les primes à la navigation aux seuls bâtiments construits par des chantiers français ; si le régime d'encouragement à la production nationale qu'elle inaugura n'a pu encore arriver à réaliser tous les progrès attendus, tant par suite des circonstances qu'en raison surtout de l'incertitude qui s'est prolongée quant au maintien de ses principales dispositions, il n'en a pas moins eu pour effet de ranimer et d'entretenir un courant constant des constructions commerciales, entraînant même la création de nouveaux chantiers sur divers points du littoral.

Un des résultats intéressants de cette loi fut la restauration de la flotte marchande française à voiles ; de nombreux voiliers à trois et à quatre mâts sont sortis des chantiers de La Seyne et de Gravelle pendant quelques années.

Des objections ne tardèrent pas cependant à s'élever de divers côtés contre le régime organisé par la loi de 1893 et la période décennale



“ PERSÉVÉRANCE ”

pour laquelle elle avait été votée n'était pas écoulee qu'une nouvelle loi apportait un changement profond au système des encouragements dont une longue expérience avait démontré la nécessité pour le développement ou même plus modestement pour le maintien de la marine marchande.

Les ateliers de chaudronnerie compris dans l'établissement mécanique de Menpenti ne pouvant s'agrandir par suite du développement de la ville de Marseille et d'autre part le transport des chaudières construites à Menpenti entraînant de grandes difficultés, le transfert de cette fabrication dans le voisinage des chantiers de la Seyne fut décidé en 1894. Un atelier considérable fut édifié aux Mouissèques et pourvu des moyens d'action les plus puissants; les mâtures flottantes des chantiers viennent chercher les chaudières devant cet atelier et n'ont qu'un très court trajet à faire pour les déposer à bord des navires en construction qui doivent les recevoir. L'organisation et ensuite le service de cet atelier furent confiés à M. E. Geyer, qui a été appelé, depuis 1898, à remplir les fonctions d'ingénieur des ateliers de Menpenti.

A la fin de l'année 1894, M. le comte de Moüy, ancien ambassadeur de France, est nommé Administrateur de la Société à laquelle il apporte l'intéressante collaboration de son expérience et de ses connaissances étendues.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée avait été la première à s'organiser en France pour la fabrication du matériel d'artillerie, et cette branche de son exploitation ne tarda pas à prendre une grande extension.

Cependant plusieurs sociétés industrielles importantes étaient entrées à leur tour dans la voie de la confection du matériel d'artillerie, en particulier les établissements métallurgiques qui fabriquaient déjà les éléments des canons. La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée était dès lors assurée de pouvoir se procurer, en France