

1- Amable LAGANE (1838-1910), grand patron de la construction navale locale

Jean-Claude AUTRAN

Monsieur le Président, Messieurs les Présidents honoraires, Monsieur le Secrétaire général, chères consœurs, chers confrères, chers amis,

Je commencerai par remercier Bernard Argiolas pour avoir accepté d'assurer la projection, ainsi que l'amiral Philippe Deverre qui avait, dès le mois de mars dernier, réalisé le montage du diaporama, avant que ma conférence ne fût reportée à deux reprises.

Je vais donc vous parler d'Amable LAGANE grand patron de la construction navale locale.

L'histoire commence le 10 mai 1913. Nous sommes dans ce vieil hôtel-de-ville de La Seyne.

2 - Hôtel de ville de La Seyne

Pourquoi ? Pourquoi le Conseil municipal, réuni sous la présidence du maire, M. Baptistin Paul, décide-t-il de donner à l'ancienne rue de la Paroisse le nom de rue *Amable Lagane* ?

Pourquoi la municipalité toulonnaise décida-t-elle aussi d'appeler *Lagane* un boulevard du quartier Saint-Jean du Var ?

3 – Rue, boulevard et steam-boat *Lagane*

Pourquoi, en 1913 aussi, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée baptise du nom de *Lagane* un steam-boat, un bateau à vapeur, qui assura la liaison La Seyne-Toulon jusqu'au début des années 50 ?

Eh bien, ces hommages publics étaient à la mémoire de feu Amable Lagane, directeur, puis administrateur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, également président de la Société des bateaux à vapeur de Toulon à La Seyne,

4 - Amable Lagane

Egalement officier de la Légion d'Honneur et de l'Instruction publique, titulaire d'une dizaine de décorations d'amirautés étrangères, et qui consacra son génie créateur au développement de la grande industrie navale, au point que la ville de La Seyne et ses environs lui durent longtemps leur prospérité ; et Amable Lagane fut aussi un homme au cœur généreux, plein de compassion pour la misère et l'infortune auxquelles il vint toujours en aide. (A noter que cette photo est un original que mon père avait pu obtenir par la famille Lagane).

En nous replaçant dans le contexte des progrès de la science et des techniques de la seconde moitié du XIXe siècle, nous allons expliquer pourquoi les hommages publics qui lui furent rendus étaient particulièrement mérités.

5 – Naissance à Gourdon (Lot)

Amable Lagane n'était pas d'origine varoise. C'est à Gourdon, dans le Lot, qu'il naît le 22 janvier 1838. Son père, docteur en médecine, et aussi maire de Gourdon, donna à son fils une éducation de haute valeur morale. Mais le Docteur Lagane se rendit vite compte de l'intelligence vive et précoce de son enfant qui, très jeune, dévorait les livres et se passionnait surtout pour les ouvrages scientifiques.

6 - Le parcours d'Amable Lagane

Le jeune Lagane passe brillamment son baccalauréat à Cahors. Ses parents font alors un gros effort financier en l'inscrivant à Paris, au Collège Sainte-Barbe où, fait exceptionnel, après une seule année de préparation, le jeune Lagane est reçu avec le numéro 16 à l'École Polytechnique. On est en 1856. Il a 18 ans.

Deux ans plus tard, à sa sortie de l'École Polytechnique, Amable Lagane, qui, au passage, s'est passionné pour les techniques de la construction navale, choisit naturellement le *Génie Maritime* dans la poursuite de sa carrière.

C'est l'époque où les progrès de la science suscitent l'enthousiasme dans le monde intellectuel. Dans la Marine, la vapeur remplace progressivement la voilure. L'hélice remplace les roues à aube. Les coques en fer remplacent les constructions en bois. Des ingénieurs de haut niveau comme Amable Lagane allaient donner aux constructions navales une impulsion nouvelle.

Quand son année d'application au Génie Maritime (1859) fut terminée, c'est au port militaire de Lorient qu'il va exercer ses talents. Un an après (1860), il est orienté vers Toulon, à l'Arsenal Maritime où il va rester 5 ans.

7 - Dupuy de Lôme (portrait)

C'est l'époque où le grand ingénieur Stanislas Dupuy de Lôme est à la direction des constructions navales du Ministère de la Marine. On rappelle que Dupuy de Lôme est l'auteur de nombreuses inventions dans le domaine de la construction navale, dont le premier navire de ligne à vapeur, le procédé de la cuirasse, le premier sous-marin opérationnel, etc.

A l'Arsenal de Toulon, Dupuy de Lôme ne tardera pas à juger des capacités exceptionnelles d'Amable Lagane et il va lui recommander d'entrer dans la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, une société fondée depuis une dizaine d'années seulement, qui est en pleine expansion sous la direction du trio Armand Béhic – Dupuy de Lôme – Gustave Zédé.

8 - Armand Béhic – Dupuy de Lôme – Gustave Zédé

Sur le parrainage de Dupuy de Lôme, Lagane va donc quitter son statut militaire et passer, avec l'autorisation du ministre, dans une société privée.

À partir de là (1865), Lagane va consacrer toute sa vie à la prospérité de nos constructions navales locales, c'est-à-dire pendant plus de 40 ans.

Autre raison majeure qui devait le fixer définitivement dans notre région : son mariage en 1871 à La Seyne avec une jeune varoise, Isabelle Reverdit. De ce couple naîtra une fille unique, Jeanne Lagane

9 - Jeanne Lagane

Mais qui était cette Isabelle Reverdit ? Contrairement aux parents Lagane qui étaient aisés, sans plus, les ascendants de cette demoiselle, originaires de Fréjus, mais exerçant à Toulon, comprennent nombre d'avoués, de présidents de tribunaux, d'avocats,... dont l'un était d'ailleurs cousin du célèbre avocat toulonnais Noël Blache.

On trouve dans le cadastre napoléonien de Saint-Jean-du-Var une « bastide Reverdit », propriété d'un conservateur des hypothèques,

10 - La bastide Revedit

à l'emplacement de laquelle sera édiflée par la suite la célèbre villa *La Coquette* près de l'actuelle avenue Joseph Gasquet.

Et ce n'est pas tout, car les Reverdit sont associés, par les femmes, à des Bérenguier, propriétaires d'un vaste domaine forestier et viticole, au Muy, le domaine du Rouët, dont il sera question plus loin.

Mais revenons à Amable Lagane et à sa carrière.

11 - Une personnalité attachante

Aux qualités professionnelles brillantes d'Amable Lagane s'en ajoutaient d'autres, révélatrices de sentiments humains les plus purs. Aux dires de ses collaborateurs, « il inspirait une sympathie affectueuse parce ses décisions se voulaient empreintes de justice et de droiture. Sa vive intelligence, son esprit précis, joints à un intégrisme moral rigoureux, forçaient l'admiration de tous et lui avaient conféré une autorité immense. Il en imposait par sa stature, sa belle barbe, et à travers son beau regard qui dévisageait ses interlocuteurs, on lisait les traits dominants de son caractère : la franchise et la loyauté ».

12 - Les chantiers de La Seyne

À son arrivée dans nos chantiers, il lui faut s'adapter à des conditions différentes de celles des arsenaux, car désormais, outre les constructions à usage de guerre, il doit maîtriser les types de coques et les charpentes propres aux paquebots.

Amable Lagane réussit admirablement dans cette reconversion. Sa puissance de travail est énorme. Il n'a que 34 ans et travaille jusqu'à 15 heures par jour.

Au début, il est sous les ordres de M. Noël Verlaque, autre grande personnalité de la construction navale locale. Mais M. Verlaque n'était pas polytechnicien. Il était devenu directeur en partant de simple ouvrier. Son expérience était immense, mais il se trouva vite en opposition avec le jeune Lagane. Après d'âpres discussions, le Conseil d'Administration écouta une nouvelle fois Dupuy de Lôme et fit confiance à

M. Lagane pour diriger les chantiers à partir de 1872. Un choix heureux, car, avec M. Lagane à sa tête, la réputation des constructions navales locales ne fera que croître et sera reconnue au niveau mondial.

13 - Principaux construits sous la direction d'Amable Lagane

Car, sous la direction d'Amable Lagane, pas moins de 215 gros ou moyens bâtiments furent construits, dont 12 cuirassés, 22 croiseurs, 33 torpilleurs, 66 transatlantiques, et bien des ouvrages divers. Dans ce récit, il faut nécessairement nous limiter à l'essentiel.

Dès 1874 la Marine lui confia la commande du croiseur *Tourville* et celle des cuirassés *Amiral Duperré* et *Marceau* qui furent à l'époque les navires le plus puissants.

14 - L'Amiral Duperré et l'Amiral Cécille

Quelques années après, il lui fut demandé de réaliser les plans d'un torpilleur rapide. Ce fut le torpilleur *Casque* qui réalisa la vitesse de 36 nœuds.

En 1885, le projet d'un croiseur à deux hélices, l'*Amiral Cécille*, fit réaliser des progrès considérables sur tous les navires français. Parmi les unités les plus réputées construites à La Seyne il faut citer les croiseurs *D'Entrecasteaux* et *Châteaurenault*.

15 - Le D'Entrecasteaux et le Châteaurenault

Ces résultats brillants, qui valurent à M. Lagane d'être décoré de la croix d'officier de la Légion d'honneur par le Vice-amiral Aube, ministre de la Marine, amenèrent aussi la commande d'un grand nombre de bâtiments par les amirautés étrangères : L'Espagne approuva les plans du cuirassé *Pelayo*. Le Chili commanda le *Capitan Prat* ainsi que deux autres croiseurs. Suivirent, des commandes passées par la Grèce, la Turquie, le Brésil, la Roumanie, le Japon. Sans compter de nombreux et divers matériels militaires et même civils, tels que le funiculaire de Notre-Dame de la Garde à Marseille.

Mais l'unité la plus emblématique de l'époque Lagane fut le cuirassé *Jauréguiberry*.

16 - Le Jauréguiberry

Le lancement de ce cuirassé eut lieu le 27 octobre 1893 (année centenaire de l'action victorieuse de Bonaparte sur les Anglais) en présence du Président de la République Sadi Carnot.

Il coïncida avec la venue à Toulon de l'escadre russe de l'Amiral Avellan.

La réalisation du *Jauréguiberry*, remarquable par la disposition de son artillerie, sa vitesse et l'épaisseur de sa cuirasse, fut une telle réussite que M. Lagane fut appelé à Saint-Petersbourg et que la marine russe commanda à nos chantiers un croiseur cuirassé, le *Bayan* et un cuirassé, le *Cesarevitch*.

17 - Le Cesarevitch

Lors de la guerre russo-japonaise de 1905, il a été dit que tous les navires de la flotte du tsar avaient été coulés, sauf ceux construits aux chantiers de La Seyne sous la direction de M. Lagane, le *Cesarevitch* en particulier.

L'évolution de la construction navale à La Seyne se résume par des chiffres éloquentes puisque, entre l'*Amiral Duperré* et le *Cesarevitch*, on est passé de 14 à 18 nœuds, de 10 000 à 14 000 tonnes, de 40 mètres à 150 mètres pour les paquebots, etc.

Je fais maintenant une parenthèse sur un épisode important. C'est, en 1888, le recrutement par M. Lagane d'un jeune ingénieur, centralien, Lucien Savatier, lequel ne tardera pas à épouser...

18- Lucien Savatier

la jeune Jeanne Lagane, 19 ans, devenant ainsi le gendre du directeur des Forges et Chantiers. Mais ce couple n'aura jamais d'enfant et la lignée Lagane va s'éteindre. Lucien Savatier était né en 1863 à Poitiers, dans une très nombreuse famille bourgeoise et très pratiquante, au sein de laquelle on trouve de hautes personnalités, y compris de la noblesse et du clergé.

Arrivé dans nos chantiers, Lucien Savatier va créer un service électrique, mais surtout il va réussir le défi de remplacer la manœuvre hydraulique des tourelles de gros calibre par une manœuvre électrique, beaucoup plus souple, une innovation qui sera ensuite appliquée à tous les navires de guerre.

Signalons à titre anecdotique qu'il fut demandé au jeune Savatier de diriger, aux chantiers de La Seyne, la déconstruction d'une célèbre frégate, *La Belle Poule*, arrivée en fin de vie en 1888.

19 - Transfert du cercueil de l'Empereur sur *La Belle Poule*

On se souvient que cette frégate, partie de Toulon le 7 juillet 1840, sous le commandement du Prince de Joinville, fut celle qui ramena en France la dépouille de l'empereur Napoléon depuis l'île de Sainte-Hélène.

Pour cette traversée, une chapelle ardente avait été aménagée dans l'entrepont de la frégate pour accueillir le cercueil de l'empereur. Une légende tenace a prétendu que les portes présumées de cette chapelle avaient échappé à la destruction parce que Lucien Savatier, par déférence, les auraient conservées.

20- Chapelle ardente de *La Belle Poule*

En réalité – merci à notre confrère Benoît Perthuisot pour ses recherches au Musée de la Marine – cette chapelle ardente n'a jamais eu de portes, mais seulement des tentures ! L'histoire était trop belle, on croit savoir aujourd'hui que ces portes ne s'étaient pas refermées sur le cercueil de l'Empereur, c'étaient simplement celles du carré des officiers.

Fermons cette parenthèse et revenons une dernière fois à nos Chantiers

21 - Préparatifs d'un lancement

où les années passèrent, et où il fallait construire des navires, toujours plus, et conquérir de nouveaux marchés.

M. Lagane, tout directeur qu'il était, n'était que l'agent d'exécution d'un Conseil d'Administration parisien à la tête duquel siégeaient de fortes personnalités, dont le souci était avant tout la rétribution des actionnaires.

22 - Le Conseil d'Administration des F.C.M.

Il arriva que le Conseil d'Administration exigeât que cinq navires soient livrés dans une même année, et pour cela il fallut accroître la productivité. M. Lagane introduisit alors le système dit des *prix faits* : un temps de base et un prix étaient fixés pour chaque pièce à fabriquer. Cela créait une concurrence entre des ouvriers, qui travaillaient déjà 10 à 12 heures par jour, et d'autant plus qu'on fit appel à la main d'œuvre immigrée, puisqu'à l'époque 30 à 50 % des ouvriers étaient italiens.

23 - Photos d'ouvriers

M. Lagane eut alors affaire à de sévères luttes sociales, d'interminables grèves. Connu pour ses qualités d'homme de cœur aux pensées larges et généreuses, M. Lagane fit le maximum pour satisfaire en toute équité aux aspirations des uns et des autres, mais il eut des problèmes extrêmement délicats à résoudre.

Nous arrivons à la fin du XIX^e siècle

24 - Amable Lagane, administrateur des Forges et Chantiers

Amable Lagane n'a que 62 ans, mais accablé à la fois par le travail et des responsabilités écrasantes [sans compter qu'il présidait aussi la Société des bateaux à vapeur Toulon-La Seyne], sa santé se dégrade et il songe à passer la main.

On voit sur cette photo que ce n'est plus le même homme.

En 1902, on lui offre une place d'administrateur de la Société. Mais toutes les fois que se posaient des problèmes techniques délicats, on faisait encore appel à son expérience.

25 - Léonce Rimbaud

C'est M. Léonce Rimbaud qui devient alors le directeur du chantier, jusqu'en 1924. Polytechnicien compétent et audacieux, il se montrera cependant moins humain que M. Lagane, et laissera l'image d'un homme intraitable face aux revendications des personnels.

Amable Lagane va vers cette époque quitter La Seyne au profit de sa villa *La Coquette*, dite aussi campagne *Lagane*, à Saint-Jean-du-Var

26 - La villa *La Coquette*

d'où il suivait encore à distance les travaux qui s'opéraient dans l'entreprise qu'il avait dirigée 35 ans.

Mais, en 1909, au cours d'un séjour à Paris, il contracta une broncho-pneumonie dont il ne put se guérir tout à fait. Le 1^{er} janvier suivant, son état de santé s'aggrava brusquement et il s'éteignit le 9 janvier 1910, précisément à *La Coquette*.

27 - La mort de M. Lagane

La mort de M. Lagane fut profondément ressentie dans le monde de la construction navale et de la Marine où sa personnalité était tenue en grande et haute estime. Ses obsèques grandioses, furent célébrées en présence de milliers de Seynois et de Toulonnais qui l'accompagnèrent jusqu'au cimetière de Toulon.

28 - Tombe de la famille Lagane

Des gens de toutes conditions sociales, tous partis confondus, vinrent rendre hommage à cet homme éminent par son génie inventif qui avait porté à un niveau très élevé la renommée de notre industrie locale.

Devant la tombe, des discours extrêmement émouvants furent prononcés par plusieurs personnalités, discours qui furent édités dans une plaquette dont je possède un original.

29 - « l'après Lagane »

Il n'y eut donc pas eu de descendant direct d'Amable Lagane.

Sa fille et son gendre ont alors une double adresse : Villa *Coquette* et Domaine du Rouët, au Muy - dont ils sont les seuls héritiers.

La suite de l'histoire est donc en fait celle de Lucien Savatier et de Jeanne Lagane. A partir de là, le parcours de Lucien Savatier peut être qualifié d'éclectique.

Après avoir quitté les chantiers, s'être occupé de la forêt de l'Estérel, la guerre le ramène aux Chantiers de La Seyne sur la conception des premiers chars lourds et surtout, en 1924, comme collaborateur du général Estienne, le père des chars français.

30 - Domaine du Rouët, au Muy

Les 10 dernières années de sa vie, il va les consacrer de nouveau à la protection de la forêt de l'Estérel avec l'aménagement de tranchées pare-feu qui sont un modèle du genre, et surtout au domaine du Rouët, à l'aménagement du château et de sa jolie et spacieuse chapelle.

31 - Chapelle du château du Rouët et portes de *La Belle Poule*

Et c'est pour orner cette chapelle qu'il y fit transporter les fameuses portes récupérées de la frégate *La Belle Poule*, que l'on peut voir aujourd'hui.

La foi et la piété de Lucien Savatier vont le conduire à créer et animer plusieurs institutions religieuses du Var. Dans ses dernières années, il servit lui-même la Sainte Messe dans sa chapelle du Rouët, et ce jusqu'à la veille de sa mort, le 27 juin 1938 dans sa 76^e année. Son épouse, Jeanne Lagane le rejoindra en 1945 dans la tombe familiale de Toulon.

32 - Conclusion

En conclusion, que reste-t-il aujourd'hui de l'œuvre immense accomplie par cette illustre famille ?

1 - Les Chantiers de La Seyne n'existent plus. Ils ont fermé en 1989, après 144 ans de brillante existence. Ils ne laissent que le souvenir des 1444 navires qui y furent construits.

33 - Parc de la Navale

A la place des grues et des cales de lancement se trouvent aujourd'hui, le parc de la Navale et un casino de jeux.

2 - La villa *La Coquette* existe encore à Saint-Jean-du-Var,

34 - Villa La Coquette

mais elle eut une triste réputation, puisqu'elle fut le siège d'une kommandantur allemande en 43-44 avec, dit-on, salle de torture et lieu de prostitution, puis après la Libération, peut-être pire encore, le siège d'une « brigade spéciale d'épuration ». Elle fut plus récemment restaurant et salle de séminaires, pour être actuellement en cours de transformation en résidence pour séniors.

3 - Reste enfin, le château du Rouët au Muy.

35 - Château du Rouët

Son domaine vinicole est en pleine activité, exploité par les petits-neveux et arrière petits-neveux de Lucien Savatier et ce qui demeure donc – mais c'est peut-être, après tout, aussi important que le reste – ce sont les côtes de Provence réputés que produit le domaine, dont la fameuse cuvée *La Belle Poule*.

37 - Cuvée La Belle Poule

A consommer avec modération.

Je vous remercie.