

AMABLE LAGANE

1838 - 1910

AMABLE LAGANE,

ANCIEN INGÉNIEUR DE LA MARINE,
ADMINISTRATEUR DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE,
PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ DES BATEAUX A VAPEUR DE LA SEYNE, A TOULON,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE,
GRAND CORDON DE L'ORDRE DE SAINT-STANISLAS DE RUSSIE,
GRAND CROIX DE L'ORDRE DU MÉRITE NAVAL D'ESPAGNE,
COMMANDEUR DE L'ORDRE DE SAINTE-ANNE DE RUSSIE,
COMMANDEUR DE L'ORDRE DE L'ÉTOILE PRÉCIEUSE DE CHINE,
OFFICIER DE L'ORDRE DE LA ROSE DU BRÉSIL,
OFFICIER DE L'ORDRE DU SAUVEUR DE GRÈCE,
CHEVALIER DE L'ORDRE DE LA COURONNE D'ITALIE,
CHEVALIER DE L'ORDRE DU MEDJIDIÉ DE TURQUIE.



Félic Dujardin

INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR
DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE
A LA SEYNE



Héliog. Dujardin

300

ADMINISTRATEUR DES FORGES ET CHANTIERS
DE LA MÉDITERRANÉE

AMABLE LAGANE.



Amable Lagane naquit à Gourdon (Lot) le 22 janvier 1838. Son père, docteur en médecine très apprécié, fut longtemps maire de cette ville où il a laissé le souvenir d'un administrateur éclairé, bienveillant et d'une haute intégrité.

Sous les yeux de ce guide attentif et ravi de l'intelligence précoce de son enfant, celui-ci commença son éducation dans un pensionnat de sa ville natale pour aller ensuite terminer au lycée de Cahors les études élémentaires qui devaient lui permettre de subir brillamment les épreuves du baccalauréat.

Encouragé dès lors par le goût accentué de son fils pour les sciences et par les attestations de tous ses professeurs, le docteur Lagane n'hésita plus à diriger les efforts d'Amable vers la plus haute de nos écoles nationales

Il l'envoya dans ce but au collège Sainte-Barbe,

d'où le jeune élève, après une seule année de préparation, entra le seizième de la promotion de 1856 à l'École Polytechnique.

Son père recueillait ainsi la récompense de sa prévoyante sollicitude et, décédé en 1884, il a pu, avant de fermer les yeux, s'enorgueillir de la maîtrise commençante, mais déjà établie, de son fils dans l'art des constructions navales. Sa mère, elle, a joui plus longtemps de ce renom, car elle ne s'est éteinte, chargée d'années, que peu de mois avant ce fils passionnément aimé.

A sa sortie de l'École, en 1858, et sous la poussée d'une vocation intuitive, Lagane avait choisi la carrière du Génie maritime.

Son année d'application achevée, il fut envoyé tout d'abord au Port de Lorient et, peu de temps après, à l'Arsenal de Toulon.

Ses qualités professionnelles, bientôt appréciées, attirèrent sur lui l'attention de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui, en 1865, lui fit accepter la situation d'ingénieur dans ses chantiers de La Seyne à la prospérité desquels il devait consacrer toute sa vie et dont il sut élever si loin et si haut la renommée.

Quelques années plus tard, en 1871, le jeune ingénieur se fixait définitivement sur les bords de la Méditerranée en s'alliant avec une ancienne famille de Provence par son mariage avec M^{lle} Isabelle Reverdit.

M. Lagane eut tout d'abord à s'occuper de la construction et de l'armement de paquebots, ce qui lui permit de se familiariser avec les conditions du travail industriel un peu différentes de celles dans lesquelles il avait eu, à l'Arsenal de Toulon, à exercer ses remarquables aptitudes. Il apporta, dans ses fonctions nouvelles, le souci du détail qui, chose assez rare mais particulièrement précieuse chez un ingénieur, s'alliait chez lui aux vues d'ensemble, et modifia, en les améliorant, la plupart des types d'accessoires de coque en usage dans les chantiers. Entre temps, il apportait le concours de son expérience précoce et de sa compétence particulière aux constructions que les Chantiers de La Seyne exécutaient pour la Marine nationale comme pour les flottes de guerre de divers pays étrangers et, notamment, à diverses canonnières destinées à la France et dont l'une n'a disparu qu'en 1894, — plus d'un quart de siècle après sa mise en service.

Quand vinrent les revers de 1870, les Chantiers de La Seyne apportèrent à la défense nationale le concours de leur personnel en exécutant pour le Ministère de la Guerre une grande quantité d'affûts et de canons: M. Lagane eut une part des plus importantes à la confection de ce matériel, pour lequel les Ateliers de La Seyne n'étaient point spécialement organisés: il fut donc obligé d'adapter l'outillage à des nécessités nouvelles et mérita, par l'activité qu'il déploya dans

ces circonstances particulièrement difficiles, les éloges des personnes qualifiées pour apprécier l'intensité et le bon résultat de ces efforts.

M. Lagane se trouva, par suite, tout désigné pour remplacer, malgré sa jeunesse — il avait à peine trente-quatre ans — dans ses délicates et importantes fonctions, l'ingénieur en chef des Chantiers de La Seyne, M. Verlaque, lorsque celui-ci se retira définitivement en 1872.

Le choix que la Société des Forges et Chantiers faisait de sa personne ne lui était pas seulement dicté par le désir de reconnaître les services rendus et le dévouement dépensé, mais il était motivé encore par l'opinion particulièrement flatteuse exprimée sur son compte par l'illustre Dupuy-de-Lôme, qui avait de longue date pu apprécier les qualités éminentes d'esprit et de cœur par lesquelles se distinguait le nouvel ingénieur en chef des Chantiers de La Seyne.

La confiance de la Société ne fut pas trompée et l'on peut dire que c'est de l'arrivée de M. Lagane à leur tête que date, dans la plus large mesure, la réputation que se sont acquise les Chantiers de La Seyne dans l'art des Constructions navales.

Retracer les travaux qui, de 1872 à sa retraite, survenue en 1900, ont légitimé la renommée de M. Lagane, équivaldrait à faire l'historique des progrès réalisés dans la construction des navires de guerre et de commerce, et ce serait dépasser les

limites de cette notice que de vouloir l'entreprendre. Nous nous bornerons à rappeler brièvement les noms et les caractères principaux des navires que les Chantiers de La Seyne eurent à exécuter sur ses plans ou sous sa direction pour les principaux clients de la Société des Forges et Chantiers, savoir : la Marine française, les marines militaires étrangères et la marine de commerce.

L'adoption, par la Marine française, du fer ou de l'acier pour les coques des navires de guerre ayant permis aux chantiers privés d'entreprendre la construction des grosses unités, que l'obligation onéreuse d'entretenir de gros approvisionnements de bois réservait jusqu'alors aux arsenaux de l'État, le Ministère de la Marine confia, dès 1874, à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, la commande du croiseur le « Tourville » et du cuirassé l'« Amiral-Duperré », qui fut le plus puissant navire de son époque. Bien que les plans de ces deux navires eussent été dressés par les ingénieurs de l'État, la part de M. Lagane dans leur réalisation n'en fut pas moins très grande car il eut, particulièrement pour le « Duperré », à reviser les calculs établis et à discuter les détails les plus importants de la construction avant de passer à l'exécution. Vint ensuite, dans des conditions analogues, la commande du « Marceau ». Quelques années après, les idées qui prévalaient alors au Ministère de la Marine conduisirent M. Lagane à pré-

senter et à faire adopter les plans de torpilleurs de haute mer qui furent reproduits à un grand nombre d'exemplaires et qui remplissaient, dans la plus large mesure où elles pouvaient l'être, les conditions exigées de ces petits bâtiments.

En 1885, M. Lagane établit le projet d'un croiseur à deux hélices, le « Cécille », qui réalisait un progrès considérable sur tous les navires de guerre français de même importance déjà à flot, puisqu'il devait atteindre la vitesse de 19 nœuds, qu'il dépassa de quelques dixièmes lors des essais particulièrement rigoureux auxquels il fut soumis. En même temps, pour satisfaire à une conception particulière de M. le vice-amiral Aube, alors Ministre de la Marine, il établissait les plans d'un bateau-canon, le « Gabriel-Charmes », ayant sensiblement les mêmes dimensions qu'un torpilleur, mais portant un canon de 14^{cm}. Discutable, et discuté, au point de vue militaire, le navire fut si bien réussi en tant de construction, qu'il valut à son auteur la croix d'officier de la Légion d'honneur.

Il avait reçu celle de chevalier à l'occasion de l'Exposition universelle de 1878.

Entre temps, M. Lagane avait fait approuver en 1884, par l'Amirauté espagnole, les plans d'un cuirassé le « Pelayo » dont l'armement et la vitesse étaient supérieurs à ceux des cuirassés similaires de l'époque et, deux ans après, en 1886, il faisait triom-

pher l'industrie française dans un concours ouvert par l'Amirauté chilienne pour la construction de deux croiseurs et d'un cuirassé. Bien que le conseiller technique de l'Amirauté chilienne dans cette affaire fût M. White, le célèbre ingénieur anglais, la supériorité des plans de M. Lagane apparut si évidente que ses plans furent adoptés presque sans modifications, de préférence à ceux présentés par les constructeurs les plus réputés d'outre-mer.

Le cuirassé « Capitan Prat » dont la construction fut, à la suite de ce concours, confiée aux Chantiers de La Seyne en même temps que celle des croiseurs « Presidente Errazuriz » et « Presidente Pinto », mérite une mention particulière, non seulement à cause des qualités offensives et défensives ainsi que de la vitesse, qui le caractérisaient sous un déplacement effectivement faible, mais parce que, pour la première fois, on utilisa sur ce navire l'énergie électrique à la manœuvre des tourelles de gros et de moyen calibre.

Il fallait une certaine hardiesse pour substituer cette manœuvre à la manœuvre hydraulique, que des constructeurs comme Armstrong en Angleterre, Farcot et la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée elle-même en France, avaient porté au plus haut degré de perfection. Le problème présentait d'ailleurs des difficultés particulières car il imposait, pour éviter des efforts au roulis incompa-

tibles avec l'emploi d'appareils électriques, l'adoption de tourelles équilibrées autour de leur axe vertical, ce qui changeait à la fois leurs conditions d'installation et de calcul; d'autre part, il y avait à résoudre des questions d'ordre pratique, tant pour éviter la production d'étincelles gênantes au départ ou à l'arrêt, que pour assurer la sécurité et l'ordre de succession des manœuvres. Séduit, cependant, par la souplesse de la manœuvre électrique, par les avantages et les facilités d'installation qu'elle présente, par la commodité qu'offre son emploi sur des navires de guerre, où les obligations d'éclairage conduisent à embarquer un personnel approprié, M. Lagane n'hésita pas à proposer cette importante innovation, dont l'exécution eut un succès complet, grâce au soin avec lequel elle fut, sous sa haute direction, conduite par le Service électrique créé par son initiative dans les Chantiers de La Seyne et confié à M. l'ingénieur Savatier, qui devenait son gendre quelques années plus tard.

Les bons résultats obtenus sur le « Capitan Prat » conduisirent la Marine française à accepter pour le « Jauréguiberry », dont M. Lagane étudiait les plans au moment où se construisait le cuirassé chilien, le même procédé de manœuvre des tourelles. Les résultats furent si concluants que depuis lors la Marine française a adopté d'une façon définitive la manœuvre électrique pour les tourelles de tous les

navires qu'elle a construits ou fait construire. Cet exemple a, d'ailleurs, été suivi par beaucoup de marines étrangères et, notamment, par la Marine russe et par la Marine allemande.

Le « Jauréguiberry », qui fut lancé en 1893 en présence du Président de la République Carnot et des officiers de l'escadre russe de l'amiral Avellan, mit le sceau à la réputation de M. Lagane. Par la disposition générale de son artillerie, par sa vitesse supérieure à 17 nœuds, par la disposition ingénieuse de son cuirassement, il constituait, en effet, un progrès si marqué dans la construction navale qu'à l'heure actuelle, vieux de plus de vingt ans, il figure encore avec honneur dans nos escadres et se classe au même rang que des navires construits dix ans après lui.

Après les plans du « Jauréguiberry », M. Lagane établit encore, pour la Marine française, ceux des croiseurs « d'Entrecasteaux » et « Chateaurenault », dont le dernier resta, pendant plusieurs années, le plus rapide des navires de sa catégorie. Il fut ensuite appelé à étudier pour la Marine russe un croiseur et un cuirassé. Les négociations nécessitèrent sa présence à Saint-Pétersbourg et il y séjourna pendant plusieurs semaines pour établir, en contact permanent avec l'Amirauté russe, les plans des navires qui lui étaient demandés. Là encore, il eut la satisfaction de voir ses conceptions approuvées de préférence à celles des ingénieurs anglais et allemands appelés à

prendre part au concours, et il fit adopter les plans de deux navires, dont la construction fut confiée aux Chantiers de La Seyne. Le premier fut le « Bayan » navire de 21 nœuds, aussi puissamment armé et aussi rapide, — quoique inférieur d'un quart comme déplacement, — que les croiseurs cuirassés mis en chantier à la même époque par l'Amirauté française. Le « Bayan » fut, d'ailleurs, considéré comme un type si bien réussi, qu'au cours de la guerre russo-japonaise, l'Amirauté russe construisit trois croiseurs similaires, dont un aux Chantiers de la Seyne. Le second navire fut le « Césarevitch », sur lequel M Lagane reproduisit les principales dispositions qui avaient fait le succès du « Jauréguiberry », en les complétant par une protection spéciale contre les explosions sous-marines constituée par une véritable cuirasse intérieure enveloppant toutes les parties vitales du navire et dont la guerre russo-japonaise devait bientôt démontrer l'efficacité. On n'a pas oublié, en effet, qu'au début de cette guerre le « Césarevitch », torpillé dans la rade de Port-Arthur, ne dut son salut qu'à la résistance de cette protection spéciale, ce qui lui permit de figurer avec honneur à la bataille du 10 août 1905, d'où la supériorité de sa construction et de son cuirassement le fit sortir — seul — à peu près indemne, bien qu'il fût demeuré pendant près d'une journée sous le feu de l'escadre japonaise tout entière.

Dans cette revue, forcément abrégée, nous avons omis de citer des constructions bien intéressantes destinées à la Grèce, à la Turquie, au Japon, au Brésil, mais nous ne voulons pas la terminer sans rappeler que du premier gros cuirassé construit par M. Lagane (l' « Amiral Duperré ») au dernier (le « Césarevitch ») séparés par un intervalle de moins d'un quart de siècle, la vitesse a passé de 14 à 18 nœuds, le déplacement de 10 à 14000 tonneaux, la longueur de 97^m à 118^m, le poids du cuirassement de 2500 tonneaux à plus de 3000 tonneaux. On jugera, par ce simple rapprochement, de la somme de travail qu'eut à fournir, pendant cette période, l'ingénieur en chef des Chantiers de La Seyne, devenu leur Directeur, lorsque les circonstances conduisirent, en 1891, le Conseil d'administration des Forges et Chantiers à transformer les Ateliers de La Seyne en direction autonome, et l'on s'étonnera qu'il ait pu, tout en apportant au matériel de guerre les transformations considérables dont nous venons de tracer une rapide esquisse, suivre le mouvement parallèle de la Marine marchande, passer des navires de 40^m comme l' « Imérina » à des paquebots de 150^m comme la « Bourgogne » et la « Gascogne » ; établir les plans de la flotte des Transports maritimes, de celle de la Compagnie nationale, réaliser les perfectionnements d'emménagements et de confort exigés par la concurrence, tout en modifiant les méthodes de travail

pour accélérer la production, réduire les prix de revient, en un mot rechercher et assurer aux Chantiers de La Seyne la clientèle des armateurs, comme il avait su conquérir celles de la Marine française et des Marines étrangères.

On se ferait d'ailleurs une idée tout à fait incomplète des travaux de M. Lagane en le regardant simplement comme l'auteur de plans de navires parfaitement étudiés dans leurs moindres détails et réunissant au plus haut degré l'ensemble des qualités nécessaires à leur destination. Le développement et le perfectionnement de l'outillage des Chantiers de La Seyne était l'objet de ses préoccupations constantes. Il les dota de cales solidement établies, d'ateliers d'ajustage capables d'exécuter dans les meilleures conditions les travaux les plus précis, de machines-outils puissantes dont quelques-unes — notamment une presse hydraulique à façonner les galbords — furent étudiées directement par lui. Mais il n'ignorait pas que les devoirs d'un chef d'usine ne s'arrêtent pas à la réalisation d'installations plus ou moins parfaites et il savait que l'outillage vaut surtout par ceux qui sont appelés à s'en servir. C'est pourquoi il apportait dans le choix et le recrutement du personnel, et notamment du personnel gradé, le soin le plus minutieux et le souci de la plus stricte justice. Les témoignages flatteurs qu'ont recueillis en maintes occasions la maistrance, le personnel dessinateur, les calcula-

teurs des Chantiers de La Seyne, attestent combien ses choix furent judicieux et dictés par le seul intérêt de la Société des Forges et Chantiers.

L'industrie des Constructions navales, telle qu'elle fonctionne en France, est une de celles où les crises de chômage se présentent le plus fréquemment. Le souci constant de M. Lagane fut de les éviter à son personnel en ne négligeant aucune étude et en insistant dans la plus large mesure auprès du Conseil d'administration de la Société des Forges et Chantiers, pour lui faire accepter des travaux dont le seul avantage était bien souvent de conserver un aliment de travail à la population ouvrière de la Seyne. C'est dans le même ordre d'idées que, dès sa nomination aux fonctions d'ingénieur en chef, il établit entre tous les agents et ouvriers des Chantiers une Association de secours destinée à procurer à ses membres et à leurs familles, moyennant le versement hebdomadaire d'une légère contribution, des secours médicaux, pharmaceutiques et pécuniaires en cas de maladie.

Comme toutes les institutions humaines, cette Association a traversé quelques vicissitudes, mais elle n'en subsiste pas moins à l'heure actuelle et ne constitue pas le moindre titre de M. Lagane à la reconnaissance du personnel des Établissements de La Seyne.

A la fin de sa carrière, il donna encore à ce per-

sonnel un nouveau témoignage de sa sollicitude en proposant au Conseil d'administration et en obtenant de lui, grâce au concours bienveillant de son président, le regretté M. Jouë-Pastré, et de son directeur général, M. Vidmann, d'accorder des secours annuels renouvelables aux ouvriers et agents que leur âge ou leurs infirmités empêchent de continuer leurs services. C'est ainsi que, grâce à l'initiative éclairée de M. Lagane, la question des retraites ouvrières fut résolue par la Société des Forges et Chantiers bien avant de l'être par le Parlement.

Ceux qui ont vu M. Lagane à l'œuvre savent quels efforts, malgré sa facilité de travail, il lui fallut dépenser pour faire face à ses obligations. La journée, commencée avant huit heures du matin, se prolongeait souvent jusqu'à huit heures du soir, à peine interrompue par le repas de midi. C'est à l'exemple qu'il donnait ainsi à tous ses subordonnés qu'il devait le respect dont il était entouré par tous et grâce auquel ont été écartées ou aplanies rapidement les difficultés que les circonstances font naître parfois entre le personnel ouvrier et ceux qui le dirigent.

Une existence aussi active laissait peu de temps à M. Lagane nous ne dirons pas pour se reposer, mais pour faire diversion à ses préoccupations de toutes sortes. Il ne refusait jamais cependant le concours de ses conseils et de ses avis — pas plus, le cas échéant, que celui de ses aumônes — aux œuvres qui

faisaient appel à sa bienveillance, à sa générosité ou à la légitime influence que lui valait sa notoriété.

En 1900, M. Lagane obéissant à des scrupules excessifs de conscience, pensa que sa santé ne lui permettait plus de suivre l'ensemble des services de La Seyne avec autant de soin qu'il l'aurait voulu et se décida à abandonner une partie de ses attributions au plus ancien de ses collaborateurs, M. Fournier.

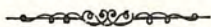
Deux ans après, toujours sous la même influence et malgré les instances de tous ceux qui s'honoraient de servir sous ses ordres, il résigna complètement ses fonctions de directeur ; mais le Conseil d'administration de la Société des Forges et Chantiers, soucieux de conserver le précieux concours de son expérience et de sa notoriété, lui offrit la place d'administrateur laissée vacante par le décès de M. Bergasse, en lui donnant une délégation spéciale de surveillance et d'inspection de ses Établissements du Sud-Est. Il fit également appel à son concours pour établir les plans de cuirassés divers destinés aux Amirautés brésilienne et russe. Pour des raisons diverses, ces projets ne furent pas mis à exécution, mais ils permirent à M. Lagane de proposer des installations d'artillerie, reproduites depuis sur les cuirassés les plus récents, étudiées en vue de concentrer les feux par le travers et de compléter, par des dispositions toutes nouvelles et qui furent brevetées, le système de protection contre les torpilles imaginé pour le « Césarevitch ».

Cependant, les fatigues et les soucis de sa vie laborieuse avaient diminué la force de résistance que la robuste constitution de M. Lagane paraissait opposer à la maladie. En 1905, au cours d'un séjour qu'il faisait à Paris, il fut atteint d'une broncho-pneumonie dont les soins dévoués de M^{me} Lagane, de sa fille et de son gendre réunis auprès de lui, réussirent à conjurer les suites immédiates, mais qui laissa dans son organisme des traces ineffaçables. Il fut, en effet, à la suite de cette crise, obligé à prendre des précautions qui répugnaient à sa nature active. Il ne pouvait cependant s'éloigner complètement des occupations qui avaient fait tout l'intérêt de sa vie et, dans les séjours qu'il faisait dans sa propriété de « La Coquette », aux environs de Toulon, il suivait, avec toute la lucidité de son intelligence, les transformations que les circonstances avaient conduit la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée à effectuer dans les Chantiers de La Seyne, tant pour les mettre à même d'entreprendre la construction des appareils moteurs à turbines dont la Marine venait de décider l'adoption, que pour leur permettre d'augmenter leur rapidité de production, grâce à des installations nouvelles étudiées dans ce but.

Au lendemain du 1^{er} janvier 1910, quelques jours après avoir quitté sa propriété du Rouet pour regagner « La Coquette », l'état de santé de M. Lagane s'aggrava soudain et, huit jours après, le 9 janvier,

malgré tous les soins dont il était entouré, il succombait en pleine puissance de son intelligence et de ses facultés, laissant à ceux qui l'avaient entouré de leur piété familiale, l'exemple et la consolation d'une mort sincèrement chrétienne. Ses obsèques permirent de se rendre compte de l'estime et de la sympathie qu'il avait su mériter de tous ceux qui l'avaient connu : bien qu'elles fussent célébrées à Toulon, on y put voir, en effet, la population de La Seyne tout entière, sans distinction de classe ni de partis, et les drapeaux de la Mairie et de diverses Sociétés, mis en berne comme ceux des Forges et Chantiers, témoignaient du deuil général causé par sa perte.

Cet hommage était bien dû à l'homme éminent qui avait su faire le plus noble usage de ses remarquables facultés et dont la mémoire vivra, dans le cœur de ceux qui l'ont connu, comme celle du bon et fidèle serviteur de l'Évangile qui « rend dix talents pour celui qu'il avait reçu ».



DISCOURS

PRONONCÉS AUX OBSÈQUES DE

M. AMABLE LAGANE,

ADMINISTRATEUR DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.



Le 12 janvier 1910.

DISCOURS

PRONONCÉ PAR M. JOUET-PASTRÉ,

ADMINISTRATEUR-DÉLÉGUÉ DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.



Au nom du Président et du Conseil d'administration de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, j'ai le douloureux honneur de venir rendre un dernier hommage à M. Amable Lagane et exprimer à sa famille si éprouvée la part que nous prenons au deuil qui la frappe.

Bien que les progrès de la maladie dont il était atteint l'aient empêché, au cours de ces derniers mois, de venir à Paris prendre part aux réunions de ses collègues, nous avons l'espoir légitime de conserver encore longtemps les conseils de son expérience si étendue, servie par l'attachement cordial qu'il ne cessait d'apporter à tout ce qui touchait aux intérêts des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Tout dernièrement encore, lorsque la Mission envoyée en Europe par le Gouvernement chinois pour préparer la réorganisation de la marine de ce pays est

venue visiter les Chantiers de La Seyne, M. Lagane se préoccupait avec la plus vive sollicitude de savoir si l'impression favorable exprimée par S. Exc. l'amiral Sah allait être bientôt un point de départ de fructueuses négociations avec l'Empire chinois.

Puis, son esprit toujours précis et vigoureux abordait dans une longue conversation qui devait, hélas ! être notre dernier entretien, les différents sujets dont la solution importait aux Chantiers de La Seyne : exécution des travaux, pourparlers en cours, perfectionnement des moyens d'action. Dans le domaine technique aussi bien que sur le terrain administratif, il avait étudié les différentes faces de chaque question avec le soin passionné qu'il avait voué à tout ce qui touchait aux Établissements auxquels il avait consacré la plus grande partie de sa vie.

M. Lagane était, en effet, sorti de bonne heure du corps du Génie maritime, où l'attendait cependant un brillant avenir, pour entrer comme ingénieur aux Chantiers de La Seyne, dont il devait devenir successivement ingénieur en chef, puis directeur. Lorsque ses forces ne lui permirent plus un labeur quotidien aussi soutenu, le Conseil d'administration des Forges et Chantiers de la Méditerranée désira conserver la précieuse collaboration d'un talent hautement apprécié par les constructeurs maritimes de tous les pays et voulut l'appeler à siéger parmi ses Membres.

Rappellerai-je ici les travaux de Lagane, dont le nom est demeuré si longtemps étroitement lié à tous les navires de guerre ou de commerce construits à La Seyne?... Chacun de vous, Messieurs, en conserve la mémoire et a bien souvent regardé, sur la belle rade de Toulon, prendre leur forme définitive, ces conceptions si variées et toujours réussies du génie de Lagane. Il consacra ses soins les meilleurs aux navires destinés à notre Marine nationale : parmi eux, je ne rappellerai que le cuirassé « Jauréguiberry », si soigné dans tous ses détails qu'il continue, après plus de quinze ans de services, à porter fièrement dans nos escadres le nom de l'illustre marin dont il perpétue le souvenir, et le croiseur « Chateaurenault », dont la vitesse fut si remarquable pour l'époque de sa construction.

Les heureuses dispositions des plans de Lagane, les innovations dont sont marqués chacun de ses projets, les études si soignées des détails en même temps qu'une exécution des plus précises, attirent et retiennent la confiance des nombreuses Amirautés étrangères qui sont venues demander successivement à La Seyne les unités navales les plus perfectionnées. Parmi celles-ci, je citerai seulement le Brésil, le Chili, l'Espagne, et enfin la Russie : le « Bayan » et le « Césarevitch », qui ont combattu avec honneur dans la guerre d'Extrême-Orient, étaient des conceptions de Lagane, et je le dis non sans fierté, car l'excellence

de ces instruments de combat servit efficacement la valeur des courageux équipages qui les montaient.

Quels éloges vaudraient, à la suite de pareils faits, la commande à La Seyne du croiseur « Amiral Makaroff » — identique au « Bayan » — et la reproduction, dans les Chantiers de la Baltique, de deux autres navires du même type ?

Nombreux sont aussi les paquebots et les navires de charge dessinés et construits par Lagane, qui, sous le pavillon des Messageries maritimes, des Transports maritimes à vapeur, de la Compagnie Générale Transatlantique, de la Compagnie Fabre, de la Compagnie Paquet, pour n'en mentionner que quelques-uns, ont porté, dans les divers pays du globe, le rayonnement de notre industrie française.

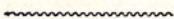
Toutes les nations pour lesquelles avait construit M. Lagane — Grèce, Espagne, Russie, Brésil et tant d'autres — avaient reconnu ses mérites en lui accordant les plus hautes distinctions honorifiques. Le Gouvernement français lui avait donné la croix de chevalier de la Légion d'honneur après l'Exposition de 1878 et lui décerna, huit ans plus tard, celle d'officier sur la proposition du Ministre de la Marine.

Le génie créateur de M. Lagane marchait de pair avec un esprit d'organisation des plus remarquables, et le Chantier de La Seyne lui doit, en même temps qu'une large part de ses installations actuelles, ces

solides traditions et cette méthode qui constituent une des forces vitales d'un organisme aussi compliqué.

Mais ce n'est pas seulement l'ingénieur éminent que nous pleurons : c'est aussi l'homme de bien, aux pensées larges et généreuses, l'ami sûr et affectueux dont nous apprécions chaque jour davantage les délicates qualités et dont nous sentons vivement la perte.

A Madame Lagane, Monsieur et Madame Savatier-Lagane et à toute sa famille, j'exprime ici nos sentiments émus et profondément attristés. Puissent au moins ces témoignages d'affectueuse sympathie et de regrets contribuer un jour à adoucir les douleurs que laissera la mort d'un chef de famille aussi vénéré et aimé.



DISCOURS

PRONONCÉ PAR M. RIMBAUD,

DIRECTEUR DES CHANTIERS DE LA SEYNE.



Messieurs,

Si vivement que la perte de M. Lagane ait affligé notre Société tout entière, elle a été ressentie d'une façon particulièrement douloureuse par les Chantiers de La Seyne, auxquels il a consacré près d'un demi-siècle de son existence et dont il avait fait comme sa seconde famille. Ce n'est pas seulement, en effet, par l'éclat des travaux qui ont assuré sa renommée, par les succès qui ont illustré sa carrière, que M. Lagane a conquis l'esprit et le cœur de ses collaborateurs et de ceux dont il a, pendant tant d'années, coordonné les efforts : c'est par le sentiment de justice et de droiture qui dictait ses décisions, par le soin qu'il apportait à ménager les intérêts de tous, par le souci constant qu'il manifestait de procurer au personnel le travail nécessaire à son existence. Au-

cune étude, aucune démarche, aucune peine ne lui coûtaient quand il s'agissait d'éviter à nos Établissements une de ces crises de chômage trop fréquentes malheureusement dans notre industrie et que son activité, son travail et sa juste réputation ont souvent réussi à conjurer.

Cet intérêt véritablement paternel qu'il portait aux ouvriers le conduisit à s'occuper, d'une façon toute spéciale, de l'association de secours établie dans nos ateliers. Il en rédigea lui-même les statuts, les modifia suivant les nécessités du moment et sut les adapter si bien aux désirs de chacun que, malgré son caractère purement facultatif, cette association groupe plus des trois quarts de notre personnel.

Étendant sa sollicitude à ceux que l'âge ou des infirmités précoces empêchent de continuer leurs services actifs, M. Lagane usa de son influence sur notre Conseil pour leur obtenir des allocations renouvelables, suppléant ainsi, sans aucune intervention étrangère, aux retraites ouvrières dont il est depuis si longtemps question. Son action bienfaisante ne s'arrêtait du reste pas aux murs des ateliers qu'il dirigeait, et il n'est pas d'œuvres charitables à La Seyne qui n'aient profité de sa discrète générosité.

C'est par les qualités que j'ai essayé de rappeler que M. Lagane a pu garder sur son personnel un ascendant que les fauteurs de discorde n'ont jamais pu détruire et qu'il devait assurément moins à ses

hautes fonctions qu'à la supériorité de son talent, de son travail et de son caractère.

Quand, par un excès de scrupule, M. Lagane crut devoir renoncer à ses fonctions actives, il conserva à notre Société le concours de son expérience et ceux-là seuls à qui est incombée la lourde tâche de continuer son œuvre savent quel réconfort leur apportaient ses conseils. J'acquitte une dette personnelle de reconnaissance en disant tout le secours que j'ai reçu de ses avis et en rappelant qu'il y a dix jours à peine il me parlait, avec sa lucidité habituelle et sa prescience des besoins de l'avenir, de nos travaux, de nos perspectives d'activité, de ces ateliers de La Seyne pour lesquels il conservait une affection si profonde et si sincère.

Si, malgré sa retraite, M. Lagane continuait à s'intéresser vivement aux questions qui avaient fait la passion de son existence, d'autres pensées assaillaient son esprit. Éclairé par son intelligence si lumineuse, touché par les exemples de son foyer domestique, il avait trouvé dans la pratique de sa foi religieuse le secret de supporter sans murmure l'inaction qui lui pesait et la force de se préparer, dans la pleine sincérité de ses croyances, à paraître devant Dieu. C'est ainsi qu'aux enseignements de sa vie, toute de travail et d'honneur, M. Lagane a voulu joindre celui, mille fois plus précieux, d'une mort vraiment chrétienne. Heureux ceux qui, comme lui, s'endorment dans la

paix du Seigneur et permettent à ceux qui les ont aimés d'entrevoir, après les tristesses de la séparation, l'espérance d'une réunion qui ne finira pas.

DISCOURS

PRONONCÉ PAR M. ARMAND,

MAIRE DE LA VILLE DE LA SEYNE.



Messieurs,

Au nom de la Ville de La Seyne, je viens, douloureusement ému, m'incliner devant la dépouille mortelle de celui qui, pendant tant d'années, fut notre respecté, notre aimé concitoyen.

La part très grande qui fut son œuvre personnelle dans le développement de notre grande industrie locale eut trop d'effet direct sur la prospérité de la Ville de La Seyne pour que la population seynoise n'ait point gardé en son cœur, à M. Lagane, la place que l'on doit aux bienfaiteurs publics.

D'autres bouches que la mienne ont dit et rediront ce que fut, au point de vue professionnel, l'éminent architecte naval qui vient de nous quitter; nous ne considérons son action, en ce qui nous concerne, que dans sa répercussion sur l'extension de notre chère cité. Nous ne pouvons oublier, à ce propos, que grâce

à lui le nom de La Seyne fut glorieusement connu dans toutes les mers et sous tous les pavillons du monde et qu'il fut le créateur de cette mondiale réputation de nos constructions navales que ses successeurs ne sauraient laisser s'affaiblir après lui.

Les nombreuses distinctions dont M. Lagane fut l'objet de la part des divers gouvernements étrangers disent assez en quelle haute estime était tenu le talent du grand ingénieur. Mais il est une autre distinction dont il était titulaire et qui, certes, devait lui être chère entre toutes : l'estime publique, simple extension dans la population des sentiments d'affectueuse sympathie qu'il savait inspirer à ses collaborateurs comme à tous ceux qui l'approchaient.

L'émotion profonde causée par la nouvelle de sa fin en est la preuve réconfortante, car elle montre que, du moins à La Seyne, la gratitude des foules n'est pas aussi vaine qu'un certain pessimisme tendrait à le faire croire.

C'est aussi qu'ils sont nombreux à La Seyne ceux qui eurent l'occasion d'apprécier les qualités personnelles de bonté, de générosité de M. Lagane, et personne n'est allé frapper à la porte de celui que nous pleurons ensemble sans qu'elle s'ouvrit pour le secours matériel ou le réconfort moral qui lui était demandé.

Pour toutes ses grandes qualités privées, pour son grand talent si fécond, pour la cité dont il fut pendant

40 années l'éminent fils adoptif, M. Lagane avait droit au salut ému de la municipalité seynoise au nom de la population tout entière.

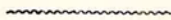
C'est ce pieux devoir que je viens accomplir, certain d'être l'interprète des sentiments et de la gratitude publics.

Au nom de la Ville de La Seyne, M. Lagane, je vous salue une dernière fois.

Dormez en paix du sommeil éternel, homme de bien. Toute une population vous pleure avec ceux qui vous furent chers.

Que la manifestation de deuil publique soit pour ceux que vous laissez dans les larmes un adoucissement à leur douleur immense, à laquelle nous nous associons et devant laquelle nous nous inclinons respectueusement affligés.

Adieu!...



DISCOURS

PRONONCÉ PAR M. GRONDONA,

MAIRE DE LA VILLE DE SANARY.

*Au nom du Conseil d'Administration de la Société des bateaux à vapeur
La Seyne-Toulon.*



Mesdames, Messieurs,

En prenant la parole devant le cercueil qui renferme la dépouille mortelle de l'homme éminent que nous venons d'accompagner au champ de repos, j'obéis à un sentiment de profonde sympathie, mêlé de vive affliction, que le Conseil de surveillance de la Société des bateaux à vapeur de La Seyne-Toulon a désiré exprimer en son nom.

Je ne puis me résoudre à laisser fermer cette tombe sans dire un dernier adieu au respecté Président de notre Société, sans rappeler en quelques mots la part qu'il a prise à son existence et à son extension.

Des voix plus autorisées viennent de payer un juste tribut d'hommages en rappelant ses qualités professionnelles et de retracer sa brillante carrière d'ingé-

nieur de constructions navales et aussi de Directeur et Administrateur des Forges et Chantiers, dont l'indiscutable autorité avait fait de M. Lagane un des plus réputés constructeurs, on peut dire non seulement de l'Europe mais encore du monde entier.

Ce que je veux dire ici de cette nature d'élite c'est aussi son activité, ses qualités d'administrateur éclairé, défenseur ferme de la Société, qui lui doit la féconde organisation actuelle et son ère de prospérité.

C'est le 20 février 1889 que M. Lagane fut élu par l'Assemblée générale des actionnaires aux lieu et place de l'honorable M. Lougne, Commissaire général de la Marine en retraite, démissionnaire. De cette époque date la phase difficile de notre Société. Une compagnie concurrente vint s'établir à La Seyne. Les deux compagnies ne pouvant vivre côte à côte, notre regretté Président, s'inspirant des sentiments élevés qui l'animaient, sut, par son tact et sa grande droiture, amener l'entente, et réussit à en faire opérer la fusion. Le 25 février 1890, l'Assemblée générale des Sociétés réunies, à l'unanimité, l'appela de nouveau à la Présidence de son administration.

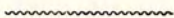
Dès lors, sous l'égide de sa haute personnalité, commencèrent les jours prospères. Sous sa haute direction, tous les services furent réorganisés : plus de confort régna sur nos bateaux, toute satisfaction fut donnée aux voyageurs, en même temps que la situation du personnel fut améliorée.

Pour nous tous, ses collègues du Conseil, il fut un collaborateur précieux, que son affabilité, sa modestie, sa valeur rendaient des plus sympathiques et faisaient aimer. Aussi sa perte sera-t-elle vivement ressentie dans notre Assemblée. Sa disparition ne laissera pas un moindre vide au sein du Conseil d'administration de la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, où son aimable courtoisie, alliée à sa compétence reconnue de tous ses Membres, lui avaient fait une place des plus remarquées.

Je salue au nom de notre Société, Messieurs, et au nom de tous les Membres du Conseil, la mémoire de notre regretté Président, dont le souvenir restera à jamais gravé dans nos cœurs.

Devant un deuil aussi cruel, les paroles sont impuissantes à rendre les sentiments intimes que je voudrais mieux exprimer.

Je dépose sur cette tombe mes regrets attristés et j'apporte à la famille de M. Lagane, à sa veuve si cruellement éprouvée, à sa fille et à son gendre qu'il aimait tant et dont il pouvait à juste titre s'enorgueillir, l'hommage respectueux de notre douleur commune. Puisse-t-il en adoucir l'amertume!...



DISCOURS

PRONONCÉ PAR M. BRUN,

ANCIEN CHEF CONTRE-MAITRE AUX FORGES ET CHANTIERS.

Au nom de la Maistrance des Chantiers de La Seyne.



Messieurs,

Permettez-moi d'apporter sur la tombe de M. Lagane l'hommage de la Maistrance des Forges et Chantiers de La Seyne.

J'ai travaillé pendant trente-sept ans sous les ordres de M. Lagane, je puis donc dire que j'ai fait une partie de ma carrière sous sa direction et que je le connaissais bien. Il reste maintenant bien peu de ces contremaîtres, mes contemporains : la plupart ont précédé dans la tombe notre chef vénéré, mais ceux qui restent me sauront gré d'avoir rendu en leur nom cet hommage à M. Lagane et les plus jeunes, ceux qui nous ont remplacés, ne me démentiront pas.

Les contremaîtres, constamment en contact avec les ouvriers, servant de trait d'union entre ces ouvriers et leurs chefs, savent mieux que personne tout

ce que les ingénieurs s'efforcèrent de faire en faveur de leur nombreux personnel. A ce titre, je puis affirmer que M. Lagane s'est toujours intéressé au sort de ses ouvriers, qu'il a toujours cherché à leur être utile, notamment à propos des retraites, qu'il a étudiées à fond avec le regretté M. Jouet-Pastré, bien bon aussi, si longtemps Président de la Compagnie.

Même pendant ces dernières années, alors que les fatigues d'un travail surhumain l'avaient obligé à se retirer de la direction active, M. Lagane ne perdait pas de vue ses modestes auxiliaires, les contremaîtres et les ouvriers : il aimait à les recevoir, comme il m'a accueilli moi-même il y a quelques semaines.

Sa mémoire vivra parmi nous comme celle d'un homme de bien, d'un bienfaiteur, d'un père. Impuissants que nous sommes à lui témoigner autrement notre reconnaissance, nous sommes venus, du moins, prier sur sa tombe avec la confiance que Dieu se chargera de le récompenser de tout le bien qu'il a voulu nous faire, et lui dire : Au revoir dans un monde meilleur!...

