

# AUX ORIGINES DE LA *SOCIÉTÉ DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE*

L'œuvre de l'industriel anglais Philip Taylor  
(1846-1853)

Ancêtre de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, la société Taylor & fils est née en 1847 du regroupement de deux établissements préexistants : l'atelier de mécanique marseillais de Menpentis et les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer. Cette entreprise s'est rapidement affirmée comme un des fleurons de l'industrie française de la construction navale et de la mécanique marine. En six années seulement, la société Taylor & fils est en effet parvenue à faire l'acquisition de technologies complexes, détenues par quelques constructeurs britanniques, et à développer, de manière autonome, un savoir-faire original et reconnu. Les résultats commerciaux sont un temps à la hauteur des succès techniques. Entre 1847 et 1853, l'entreprise s'approprie les commandes locales et commence même à rivaliser avec les grandes sociétés anglaises et écossaises sur les marchés méditerranéens. Cet essor est d'autant plus remarquable qu'il s'inscrit dans une conjoncture doublement négative : la grande crise économique du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et la profonde transformation de la filière technique de la construction navale. Comment la société Taylor & fils a-t-elle pu se constituer et se développer face à ces deux difficultés ? Quels sont les éléments qui lui ont permis de soutenir la comparaison technique et économique avec les ateliers et chantiers britanniques ? Cette réussite s'inscrit-elle dans un environnement national favorable ou résulte-t-elle de conditions locales particulières ? Répondre à ces trois questions permet à la fois d'étudier la position du littoral provençal dans l'industrie européenne de la construction navale et de la mécanique marine du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et d'analyser les facteurs d'émancipation d'une filière technique française dépendante de la Grande-Bretagne depuis ses origines.

## LA GENÈSE D'UNE GRANDE ENTREPRISE INDUSTRIELLE (1845-1847)

La modernisation des chantiers navals de La Seyne-sur-Mer et l'arrivée au premier plan de la mécanique marine phocéenne se confondent avec la trajectoire originale d'un remarquable technicien anglais : Philip Taylor. Arrivé en Provence en 1834, après un passé ponctué d'échecs en tant qu'entrepreneur, cet ancien mécanicien londonien entend trouver à Marseille un terrain favorable pour relancer ses affaires<sup>1</sup>. Son dynamisme va rencontrer celui de l'économie locale<sup>2</sup>.

*La naissance de l'atelier de Menpenti*

Profitant des débuts de l'industrialisation de la région marseillaise, Philip Taylor fonde un petit atelier de mécanique dans le quartier de Menpenti en 1835<sup>3</sup>. Bien que travaillant essentiellement pour les usines de la région, l'entrepreneur ne souhaite pas limiter son activité de production aux machines fixes. Très rapidement, il vise également les débouchés offerts par la navigation fluviale et maritime. Il ne s'agit pas alors d'une priorité. Philip Taylor diversifie juste ses productions pour résoudre le problème de l'irrégularité des commandes de l'industrie locale. Entre 1837 et 1845, quelques travaux de réparation et d'entretien sont effectués pour des armateurs du Sud de la France, des compagnies italiennes et les paquebots du service postal vers les Échelles du Levant. Durant cette décennie, la construction d'appareils moteurs ou de navires n'est guère envisageable même si Philip Taylor a déjà une certaine expérience en ce domaine<sup>4</sup>. Les débouchés sont encore faibles, les concurrents britanniques nombreux et les établissements Louis Benet & Compagnie de La Ciotat, capables de livrer des navires, coques et machines depuis 1841, se sont solidement installés sur les marchés locaux. Dès lors, investir dans un chantier naval et un atelier propre à livrer des machines marines représente une initiative trop hasardeuse. Jusqu'en 1845, l'atelier de Menpenti reste donc de taille modeste et n'emploie jamais plus de 300 ouvriers.

---

1. Il est engagé en 1834 par les frères Marliani pour superviser l'installation et la mise en route de deux nouvelles machines à vapeur de 25 chevaux dans leur minoterie de Marseille.

2. Xavier DAUMALIN et Olivier RAVEUX, « Marseille (1831-1865) : une Révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales Histoire Sciences Sociales*, janvier-février 2001/1, pp. 153-176.

3. Entre 1835 et 1840, Philip Taylor investi 64 000 francs dans l'achat de plusieurs terrains qui jouxtent la minoterie des frères Marliani pour y installer ses ateliers.

4. Dans son atelier londonien, Philip Taylor a notamment construit des machines pour la compagnie de navigation des frères Seguin en 1825 (voir Michel COTTE, *Innovation et transfert de technologie, le cas des entreprises de Marc Seguin*, Thèse de doctorat, Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1995, t. II, pp. 459 et suivantes).

*L'adaptation à la conjoncture*

Philip Taylor change radicalement de position à partir de 1845. Il entend désormais se spécialiser dans les travaux pour la navigation. Comment expliquer cet intérêt soudain qui contraste si fortement avec la prudence des années précédentes ? Ce changement procède d'une simple adaptation à la conjoncture. Philip Taylor décide de suivre une stratégie industrielle dont la validité a déjà été démontrée par Louis Benet à La Ciotat. Trois facteurs expliquent cette réorientation d'activités. Le premier relève d'une profonde transformation des débouchés offerts par la marine marchande locale. Depuis 1842, les armateurs marseillais se sont engagés dans une phase d'adoption généralisée de la vapeur. Les marchés sont d'autant plus importants que le nombre de lignes méditerranéennes et transatlantiques ne cesse de s'accroître. La deuxième raison se trouve dans la nouvelle politique industrielle de l'État français. Pour des motifs aussi bien économiques que militaires, la monarchie de Juillet a décidé d'apporter une aide significative à la construction navale nationale. En 1841, une prime est établie pour la construction des machines destinées à la navigation internationale sous pavillon français<sup>5</sup>. La concurrence britannique sur le marché national est ainsi éliminée. Le dernier facteur concerne les possibilités d'exportation liées aux différences sectorielles des coûts de production. L'avantage des entreprises d'outre-Manche sur le prix des matières premières est moins important pour les appareils de navigation que pour les machines fixes<sup>6</sup>. Les ateliers français spécialisés dans la mécanique marine ont donc une chance de livrer une concurrence sérieuse aux entrepreneurs britanniques sur les marchés internationaux. Cet élément est d'autant plus déterminant pour les entrepreneurs provençaux que les ouvriers marseillais sont alors moins chers que les ouvriers britanniques. Les conditions de la diversification paraissent donc relativement favorables, mais trois obstacles doivent être surmontés pour que Philip Taylor parvienne à ses fins. Si le Britannique a déjà construit des machines pour la navigation et a préparé le terrain par la visite de plusieurs entreprises britanniques<sup>7</sup>, il n'a jamais construit de navires. La deuxième difficulté concerne la concurrence au niveau local. Les chantiers de La Ciotat détiennent les marchés locaux et ont commencé à recevoir des commandes pour la marine d'État. Enfin, et peut-être surtout, Philip Taylor ne possède pas encore les matériels et les espaces industriels nécessaires à la construction de navires à vapeur.

---

5. Cette prime correspond alors à 33 % du prix de vente des machines.

6. Voir Maurice LÉVY-LEBOYER, *Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1964, p. 380.

7. Il se procure à cette occasion les plans de navires à la pointe de la technologie comme le *Great Britain*, premier bâtiment au monde à combiner propulsion par hélice et coque en fer (Philip TAYLOR, « The Great Britain », *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. IV, 1845, p. 170).

*Le rachat des chantiers navals de La Seyne-sur-Mer*

Une solution est trouvée en 1844. Philip Taylor rachète les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer, entreprise à la santé financière fragile, mais qui a eu dans le passé une bonne réputation. Détenus jusqu'alors par la famille Lombard, ces chantiers s'étaient signalés à la fin de l'Empire par la qualité des corsaires livrés à la marine impériale, puis par la construction de navires à vapeur dès 1818, bien avant les chantiers de Marseille et La Ciotat. L'entreprise avait toutefois commencé à décliner à partir de 1839-1840, moment où elle avait perdu à la fois ses deux chefs d'ateliers britanniques et son principal commanditaire, l'armateur et négociant suisse François Mathieu<sup>8</sup>. Pour Philip Taylor, les moyens de la spécialisation sont désormais en place. Il a trouvé l'établissement nécessaire à sa reconversion et une main-d'œuvre compétente dans le domaine de la construction navale. Secondé par ses trois fils et son gendre Howard Palmer, Philip Taylor agrandit les installations des chantiers de La Seyne et en perfectionne l'outillage<sup>9</sup>. Parallèlement, il s'entoure d'ingénieurs compétents recrutés en Grande-Bretagne et s'attache ainsi les services de Williams Adams. Ce jeune technicien formé à Londres dans les célèbres ateliers Miller & Ravenhill, est vite promu au rang de *works manager*<sup>10</sup>. Philip Taylor débauche également, grâce à des salaires attractifs, des techniciens de l'arsenal de Toulon et certains de ses compatriotes en poste à La Ciotat dans les chantiers de l'industriel concurrent Louis Benet. Les premières commandes de la marine française et des armateurs marseillais arrivent dès le mois de septembre 1845. Pour la fabrication des premiers paquebots, Philip Taylor achète ses machines en Grande-Bretagne et les monte sur les coques réalisées à La Seyne. Il peut ainsi observer dans le détail les appareils qui vont être rapidement copiés. À partir de 1847, le transfert de technologie opéré, l'atelier de Menpenti peut se lancer dans la construction d'appareils moteurs pour la navigation maritime. Les premiers modèles, au type des machines verticales droites à fourreau, sont placés sur *La Mouette*, un aviso de la marine royale<sup>11</sup>.

8. Xavier DAUMALIN et Marcel COURDURIÉ, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille*, Marseille, 1997, p. 158.

9. Deux cales, l'une de 70 mètres et l'autre de 50, sont construites en 1845-1846 (Patrick Martinenq, *Place de la lune. Aspects de l'histoire de La Seyne-sur-mer (1830-1936)*, Toulon, 1983, p. 83).

10. Rentré en Angleterre, après un séjour à Gênes où Philip Taylor avait également implanté une usine de mécanique, William Adams sera une des grandes figures de la construction ferroviaire (cf. "Obituary: William Adams", *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, January 1904, pp. 426-427 et George W. CARPENTER, *Oxford Dictionary of National Biography: William Adams*, Oxford, 2004).

11. Dominique BRISOU, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, Université Paris IV, 1998, t. IV, p. 941.

## UNE JEUNE SOCIÉTÉ À L'ÉPREUVE DE LA CRISE (1847-1851)

Le succès n'est pourtant pas entier. Les affaires de Philip Taylor manquent d'organisation et de solidité aussi bien en termes juridiques qu'en termes financiers. Il reste encore à rationaliser les structures d'un ensemble hétéroclite, à établir les réseaux pour obtenir suffisamment de capitaux et de marchés. L'audace du fondateur d'entreprise doit désormais céder la place à la lucidité et à la rigueur du gestionnaire. Cette nécessité est d'autant plus impérieuse que la grande crise qui débute en 1847 vient menacer la toute jeune société.

*La création de la société Taylor & fils et des Forges de la Capelette*

En achetant les chantiers navals Lombard, Philip Taylor a étendu ses affaires en aval. Il peut désormais livrer des navires coques et machines. Après cette première phase, il poursuit l'extension de ses affaires vers l'amont, en se lançant dans la fabrication de produits métallurgiques semi-finis. Philip Taylor veut être présent à tous les stades de la filière technique et commerciale de la navigation à vapeur. À cette fin, il devient le principal commanditaire des forges marseillaises de La Capelette, fondée en 1847 par l'industriel marseillais Amédée Armand et Raymond Soudry, ancien directeur de l'usine à gaz d'Aix-en-Provence<sup>12</sup>. Cette société a pour objets «la fabrication du fer par l'affinage de la fonte et le traitement des riblons, celle des grosses pièces de forge à l'aide des marteaux-pilons et des tôles et fers au moyen de laminoirs, et la fabrication de tubes en fer pour chaudières (...)»<sup>13</sup>. Cette stratégie d'intégration verticale est un succès. Elle permet à Philip Taylor de produire tous les éléments nécessaires à la construction des navires à vapeur. Les entreprises contrôlées directement ou indirectement par le Britannique fonctionnent dès 1847 dans une parfaite complémentarité. Les appareils à vapeur et les éléments qui composent les coques métalliques sont fabriqués à Marseille tandis que les opérations d'assemblage sont réalisées à La Seyne.

*Des réseaux pour surmonter les effets de la crise*

La crise économique qui survient en 1847 place la société Taylor & fils devant de graves difficultés. Le ralentissement des échanges maritimes incite les armateurs à différer un certain nombre de commandes locales en navires et en appareils moteurs et à reporter les travaux de réparation. Comment

---

12. Les contacts avec Amédée Armand remontent à la fin des années 1830, lorsque ce dernier, principal actionnaire de la compagnie minière Michel, Armand & Cie, commande à l'industriel britannique John Taylor, frère de Philip Taylor, une machine à vapeur de 160 chevaux de puissance.

13. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, dépôt de Marseille (désormais ADBdR), 548 U 5.

survivre sans les débouchés de la marine marchande marseillaise ? Contrairement aux chantiers ciotadins de Louis Benet durement touchés par la crise, l'entreprise de Philip Taylor trouve les solutions nécessaires à sa survie. L'entrepreneur britannique a su s'insérer dans des réseaux susceptibles de lui offrir des contrats dans le domaine des travaux publics et de la marine militaire. A la fin des années 1840, le curage de la petite rade de Toulon représente pour lui une véritable aubaine. Baptistin Auban, président de la chambre de commerce de Toulon, a emporté ce marché d'une valeur de 8,5 millions de francs et a créé une société avec les Bazin pour mener à bien les travaux. La construction des navires nécessaires aux opérations a été confiée à Philip Taylor, dont le fils fait partie de la Société Auban & Bazin<sup>14</sup>. Entre 1847 et 1851, les établissements de La Seyne fournissent tout le matériel de curage de la petite rade de Toulon, soit cinq dragues de 30 chevaux, dix bateaux porteurs de 65 chevaux, un remorqueur et une gabarre. Les travaux effectués pour la marine ne se bornent pas au curage de la petite rade. L'entreprise de Philip Taylor effectue également d'importantes réparations sur les navires de la flotte basée à Toulon. La majorité des trente-deux bâtiments sur lesquels l'atelier de Menpenti a effectué des travaux de mécanique entre 1847 et 1851 est constituée d'unités pour la marine de guerre. L'accès à ces marchés a vraisemblablement été facilité par l'ancienneté d'une collaboration jugée comme fructueuse par l'État et peut-être aussi par la présence de François Arago à la tête du ministère de la Marine et de la Guerre à partir de 1848. Les deux hommes se connaissaient de longue date et s'étaient fréquentés à Londres sous la Restauration<sup>15</sup>.

### *La sortie de crise*

La sortie de la crise économique s'effectue dans le courant de l'année 1851. En France, la reprise des activités commerciales est particulièrement vigoureuse et permet aux armateurs de passer de nombreuses commandes de navires ou de travaux de réparation sur leurs flottes. Après quatre années de baisse ou de stagnation, une période faste s'ouvre pour la marine marchande française.

---

14. Robert Taylor représente en effet, en 1847, la société chargée des travaux lors de la convention additionnelle au traité de 1846.

15. Sidney LEE, «Philip Taylor» in *Dictionary of national biography*, London, 1898, vol. LV, p. 456.

Années	Nombre de vapeurs	Nombre de machines	Marchandises transportées (quintaux métriques)
1848	263	483	703 859
1849	250	489	972 921
1850	252	501	1 091 295
1851	288	520	1 562 076
1852	304	552	2 056 208
1853	339	613	2 415 176

Source : *Statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur, 1848-1853.*

Tableau 1 : La flotte de la marine marchande française (1848-1853)

Le port de Marseille se porte en tête de la dynamique nationale. Réorganisées ou nouvellement créées, les compagnies phocéennes augmentent et modernisent leurs flottes de vapeurs d'une manière marquée entre 1851 et 1865. Les principales sociétés marseillaises à s'équiper ainsi sont la Compagnie Valéry (14 navires de 1847 à 1865), la Compagnie Bazin & Léon Gay (12 de 1847 à 1856), la Compagnie de navigation mixte (17 de 1852 à 1865), la Compagnie Fraissinet (18 de 1852 à 1865) et les Messageries impériales (53 entre 1852 et 1865)<sup>16</sup>. Sous la monarchie de Juillet, les marchés offerts par la navigation commerciale marseillaise à vapeur s'étaient développés à un rythme régulier mais encore modeste. Sous le Second Empire, ils ont changé d'échelle. Toujours protégées de la concurrence britannique par la législation douanière française, les entreprises de mécanique marine et de construction navale marseillaises peuvent désormais viser d'importantes commandes en série, d'autant que la marine militaire apporte des compléments de débouchés et que la navigation à vapeur commence à s'affirmer pleinement dans les États italiens et la péninsule Ibérique. La sortie de la crise des années 1847-1851 place toutefois Philip Taylor devant un important défi. Si la demande des armateurs phocéens, de la marine d'État et des pays riverains de la Méditerranée s'annonce importante, l'entrepreneur britannique ne dispose plus des technologies nécessaires pour rivaliser avec ses concurrents britanniques dans la quête des débouchés méditerranéens. Ses productions ne sont plus adaptées à la demande des armateurs. Depuis 1846, les entreprises britanniques, et notamment écossaises, ont mis au point un nouvel appareil moteur pour la navigation commerciale : la machine à pilon. Forte de ses 11 000 ouvriers, de ses 247 bâtiments à vapeur construits entre 1846 et 1852 et de ses nombreuses entreprises à la pointe de la technologie (Caird, Napier, Randolph & Elder ou Thompson), l'industrie de la construction navale de l'estuaire de la Clyde

16. Chiffres calculés à partir des données de Paul BOIS, *Armements marseillais. Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, Marseille, 1992.

s'est placée dans une situation propre à éliminer les concurrents potentiels sur les marchés des paquebots transatlantiques<sup>17</sup>.

#### L’AFFIRMATION D’UNE GRANDE ENTREPRISE (1851-1853)

Pour pouvoir faire face à cette redoutable concurrence des chantiers navals écossais et se replacer à la pointe de la technologie dans le domaine de la mécanique marine, la société Taylor & fils doit innover dans le domaine technique – l’acquisition des techniques de construction de la machine à pilon est une condition nécessaire pour l’obtention des commandes de la marine marchande – et organisationnel. La tâche est délicate. La construction de ce type d’appareils est complexe et n’est maîtrisée que par quelques entreprises écossaises. Encouragé par l’importance des débouchés potentiels, Philip Taylor décide de combler son retard en recrutant l’ingénieur François Bourdon, ancien ingénieur en chef des ateliers du Creusot<sup>18</sup>. Un technicien français vient au secours d’un entrepreneur anglais. Cette inversion des rôles montre qu’une page est en train d’être tournée. La France possède désormais des mécaniciens autochtones dont le talent et les compétences sont comparables à ceux de leurs homologues britanniques.

#### *Un grand succès technique : la machine à pilon*

Mise au point par James Caird en 1846 à Greenock, la machine à pilon apporte plusieurs avantages déterminants pour la navigation<sup>19</sup> : elle occupe une place réduite dans la cale des navires, offre un accès facile aux opérations d’entretien, assure une plus grande sécurité et se prête remarquablement à la propulsion par hélice. Cette invention est donc d’une importance considérable pour la navigation à vapeur de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Dès 1852, les ateliers marseillais de Menpenti se lancent dans la construction de ce type de machines. La réalisation de ces appareils ne relève pas d’une simple imitation des modèles écossais. François Bourdon apporte toutes ses compétences pour mettre au point des machines originales par leur agencement<sup>20</sup>. Les premières machines à pilon de Taylor & fils sont destinées à des navires de sociétés marseillaises (Arnaud & Touache frères et la Compagnie Léon

17. Voir BOURGEOIS, *Rapport son excellence M. Duclos, ministre de la Marine sur la navigation commerciale à vapeur de l’Angleterre*, Paris, Bertrand, 1854 et James L. WOOD, « Scottish Marine Engineering: the First Fifty Years », *Transactions of the Newcomen Society*, 64, 1992-1993, pp. 77-99.

18. Pour plus de renseignements sur cet ingénieur, voir le catalogue d’exposition *François Bourdon (1796-1865) : un ingénieur bourguignon au temps de la vapeur*, Le Creusot, 1998.

19. Paul AUGUSTIN-NORMAND, *Les progrès des appareils propulsifs antérieurement à 1870*, Le Havre, 1955, p. 13. Le nom provient de sa disposition verticale renversée identique à celle des marteaux-pilons.

20. Alexandre LEDIEU, *Traité élémentaire des appareils à vapeur de navigation*, Paris, Dunod, 1862, p. 611 et pl. VI, sect. 1.

Gay). La précocité de l'usine de Menpenti en ce domaine s'explique aisément. François Bourdon n'est autre que l'inventeur, simultanément avec le Britannique James Nasmyth, du marteau-pilon. Au total, le bilan technique est remarquable pour Taylor & fils. La société marseillaise est la première entreprise non-écossaise à réaliser ce modèle d'appareils moteurs. Elle participe à la mise au point définitive et à la diffusion sur le continent européen de la machine marine qui s'imposera à grande échelle à partir des années 1860 et qui devient « (...) universellement répandue dans les années 1880 »<sup>21</sup>. La réussite technique de Taylor & fils ne provient pas uniquement de l'acquisition d'une technologie étrangère. Elle relève aussi d'un dynamisme propre dans la réalisation de modèles originaux.

#### UN DYNAMISME TECHNIQUE ORIGINAL

En 1845, un ingénieur lyonnais, Du Tremblay, avait mis au point une machine susceptible d'offrir de grandes économies de combustibles pour les établissements industriels : « La solution proposée par Monsieur Du Tremblay consistait à se servir de la chaleur conservée par la vapeur d'eau à sa sortie des cylindres pour vaporiser un liquide choisi parmi ceux qui passent à l'état gazeux à une faible température, l'éther par exemple, et à faire agir à part cette seconde vapeur sur un piston, dans les mêmes conditions que la vapeur d'eau »<sup>22</sup>. Testée dans une usine lyonnaise, cette machine avait donné de remarquables résultats en réduisant la consommation de charbon des deux tiers. Consciente de l'importance de cette économie de combustibles pour les liaisons transatlantiques, la compagnie marseillaise Arnaud & Touache frères décide de transposer ce procédé à la navigation et confie à Philip Taylor le soin de réaliser les machines. Muni des appareils construits par François Bourdon dans l'atelier de Menpenti, le *Du Tremblay* offre des résultats plus que satisfaisants<sup>23</sup>. Les machines du *France*, navire appartenant à la même compagnie, sont aussitôt converties au même principe et plusieurs constructions sont engagées. La nouveauté commence à intéresser les constructeurs britanniques<sup>24</sup> et incite la Marine impériale à tenter une expérience fondée sur

21. Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques*, Paris, tome IV, 1979, p. 34-35. La disposition pilon est encore majoritairement utilisée de nos jours pour les moteurs marins Diesel.

22. Hubert GIRAUD, « La navigation à vapeur attachée aux divers ports français et au port de Marseille » dans *Études sur Marseille et la Provence*, XIX<sup>e</sup> congrès des Sociétés de géographie (Marseille, 1898), Marseille, 1898, pp. 88-90.

23. 71 % d'économie par rapport aux autres machines de l'époque (cf. VILLE, MEISSONIER et MONTET, *Premier voyage du navire à vapeurs combinées, le Du Tremblay, entre Marseille et Alger*, Marseille, 1853).

24. George RENNIE, « Combined vapeur engines and boilers of the *Du Tremblay steamer* », *Minutes of Proceeding of the Institution of Civil Engineers*, t. XVIII, 1853, p. 253.

un principe voisin<sup>25</sup>. Si cette invention ne devient pas une innovation<sup>26</sup>, elle consacre néanmoins les capacités technologiques de l'entreprise provençale. Avec la construction de machines à vapeurs combinées et d'appareils à pilon, Philip Taylor s'est assuré une réputation qui lui permet de prendre le contrôle des commandes de la marine marchande locale et de se faire connaître auprès des compagnies étrangères<sup>27</sup>. Au début de l'année 1853, sa société fait travailler 3 000 ouvriers à Marseille et à La Seyne-sur-Mer et la valeur des productions approche les huit millions de francs. Plus de trente bâtiments à vapeur ont été lancés dans les chantiers de La Seyne depuis 1846.

### *La naissance de la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée*

Philip Taylor comprend vite que les succès technologiques ne suffiront pas à inscrire l'entreprise dans la durée et que l'innovation doit aussi s'attacher à rénover les structures de l'entreprise. Une réorganisation juridique et financière de l'ensemble des sociétés placées directement ou indirectement sous sa responsabilité est nécessaire. L'entrepreneur anglais doit créer un groupe puissant, doté d'un matériel performant et de ressources financières plus importantes. Ce n'est qu'à ces conditions que Philip Taylor pourra produire plus et effectuer les économies d'échelle nécessaires pour être en mesure d'affronter la concurrence des grandes entreprises britanniques sur les marchés internationaux. Grâce à l'appui de financiers locaux comme les Bazin et d'hommes d'affaires parisiens (Ernest André, Adolphe Marcuard, Frédéric Jouet et Horace Say), Philip Taylor fonde la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Autorisée par le décret impérial du 29 janvier 1853, la société « a pour objet l'exploitation d'établissements à acquérir ou à créer pour la fabrication de la fonte, le forgeage et le laminage du fer, la construction, la réparation et l'entretien des machines de toute nature, les constructions navales en fer ou en bois, ainsi que de tous leurs accessoires »<sup>28</sup>. Elle rassemble les actifs de la société Taylor & fils et ceux des Forges de la Capelette. Le fonds social est de cinq millions de francs répartis en 5 000 actions.

25. En octobre 1853, sa marine expérimente une machine à vapeurs combinées d'eau et de chloroforme (R.-L. BERNEX, « Note pour servir à l'histoire des navires à vapeurs combinées », *Provence historique*, t. IV, 1954, pp. 218 et 229-232).

26. L'appareil moteur n'était pas exempt de dangers, en raison de l'inflammabilité de l'éther. L'incendie du *France* dans la rade de Bahia en 1856 confirme ce risque. Les machines à vapeurs combinées seront rapidement abandonnées.

27. Sur ce point, cf. Olivier RAVEUX, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1998, pp. 283-288.

28. ADBdR, XIV M 24/92.

Actionnaires	Nombres d'actions	Valeurs en francs
Ernest André	500	500 000
Charles Bazin	400	400 000
Auguste Bazin	100	100 000
Frédéric Jouet	400	400 000
Adolphe Marquard	500	500 000
Amédée Armand	750	750 000
George Howard Palmer	150	150 000
Horace Say	200	200 000
Taylor fils	300	300 000
Taylor père	1 700	1 700 000
Totaux	5 000	5 000 000

Source: ADBdR., 30 F 6, *Compagnie Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée, autorisée par décret du 29 janvier 1853*, Marseille, Typ. et lith. de Jules Barile, 1853, p. 2 (cf. Xavier DAUMALIN et Marcel COURDURIÉ, *Vapeur...*, op. cit., p. 163).

Tableau 2 : Répartition du capital social de la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée (1853)

Philip Taylor se lance dès lors dans une ambitieuse politique d'investissement en vue de moderniser ses ateliers. Il engage d'importants travaux à Menpenti et à La Seyne-sur-Mer – déjà près de 4 millions de francs en 1854 – et le fonds de roulement ne permet bientôt plus de répondre à la demande: « La Compagnie des forges et chantiers de la Méditerranée exploite et mène de front trois établissements, celui de la Capelette pour la confection des fontes et des grandes pièces de tôle, celui de Menpenti pour la fabrication des machines et les travaux d'ajustage, enfin le chantier de La Seyne où l'on construit les coques de navires. Les forges, les ateliers d'ajustage et le chantier de construction occupent en moyenne 2 000 à 2 500 ouvriers (...). Les nécessités de la guerre viennent se joindre encore aux besoins du commerce pour redoubler l'activité de ces ateliers. D'importantes commandes ont été faites par l'État. À cette heure, on confectionne dix machines pour les chaloupes canonnières qui doivent être mises au service de la flotte assiégeante; on fabrique la machine auxiliaire du Souverain pour compte du gouvernement; on achève deux bateaux à hélice pour compte du commerce sans compter les réparations de tous genres qu'on ne cesse d'effectuer dans cet établissement complexe. Avec un pareil mouvement d'affaires qui loin de se ralentir tend à s'accélérer de plus en plus, il est évident que le capital primitif de cinq millions est devenu tout à fait insuffisant. Par la force des choses la plus grande partie du roulement a été immobilisée et pour se mettre à la hauteur

des circonstances il devient nécessaire aujourd'hui de créer un supplément de capital roulant »<sup>29</sup>. Si l'on ajoute à cela l'exécution de commandes « à des prix non rémunérateurs » et l'acceptation, sous des pénalités très élevées, de délais de livraison « très rigoureux et presque impossibles à tenir »<sup>30</sup>, on comprend que l'entreprise soit rapidement devenue difficile à gérer. Un emprunt de 2,5 millions de francs est contracté en 1854, sans que les dirigeants ne parviennent à redresser la situation. À l'issue de l'assemblée générale du 1<sup>er</sup> mars 1855, les actionnaires prennent donc la décision de liquider la société et d'en réorganiser une autre, sur des bases différentes, avec l'aide d'un nouveau partenaire financier : la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, qui a déjà racheté le chantier naval de Louis Benet en 1851<sup>31</sup>. Armand Béhic, nouveau président de la société, instaure d'emblée de nouvelles règles de gestion : « immobiliser le moins possible, en tenant une balance exacte entre nos ressources liquides et nos engagements ; (...) travailler à des prix aussi rémunérateurs que le comportera la concurrence ; (...) résister au dangereux attrait d'accroître indéfiniment nos travaux par des concessions exagérées sur les prix ; (...) ne prendre enfin d'engagement avec nos clients que dans les limites bien constatées de nos moyens d'exécution (...) ». Il impose également un nouveau système de comptabilité qui permet de disposer d'informations plus précises sur « les conditions et les divers éléments de la production, en un mot sur les prix de revient »<sup>32</sup>.

Le Britannique possédait à l'évidence l'audace et le dynamisme nécessaires à la mise en place de structures industrielles de première grandeur mais n'était pas un gestionnaire rigoureux. La construction de machines marines et de navires à vapeur est « devenue une affaire bien trop complexe à gérer pour être laissée entre les mains d'un simple technicien »<sup>33</sup>. Si Philip Taylor est un exemple des plus significatifs de la difficulté à concilier compétences du technicien et du gestionnaire, il faut bien se garder de lire cette histoire comme un succès éphémère. Au-delà de l'échec personnel, l'entrepreneur britannique a laissé une marque profonde en posant les bases techniques et industrielles d'une des plus grandes sociétés françaises de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

29. Arch. Chambre de commerce de Marseille, Lettres écrites, vol. 29, 24 janvier 1855.

30. *Id.*, MR 4422, lettre d'Armand Béhic au président de la Chambre de commerce, 9 sept. 1856.

31. La *Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée* est définitivement constituée le 21 mai 1856. Le siège de l'entreprise est transféré à Paris. Philip Taylor n'est plus membre du conseil d'administration, mais sa famille demeure actionnaire de la société avec plus de 1 050 actions de 1 000 francs sur les 10 000 émises. De son côté, Amédée Armand détient 326 actions : il est le seul actionnaire marseillais du conseil d'administration (*Bulletin des lois*, décret impérial du 21 mai 1856).

32. Assemblée générale extraordinaire de la *Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée*, 14 août 1856 (Xavier DAUMALIN et Marcel COURDURIÉ, *Vapeur...*, *op. cit.*, pp. 78-81).

33. Xavier DAUMALIN et Marcel COURDURIÉ, *Vapeur...*, *op. cit.*, p. 81.

Avant la création de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer et l'atelier de mécanique marine de Menpenti ont intégré le cercle fermé des grands ateliers français de mécanique marine et de construction navale composé des établissements d'Indret, de Mazeline et de Normand au Havre, de Cavé à Paris et de Schneider au Creusot. L'apparition et l'essor de Philip Taylor & fils relèvent de plusieurs facteurs qui conjuguent leurs effets : un soutien de l'État français, la recherche constante de productions innovantes, une lecture des marchés qui permet un ancrage sur des créneaux porteurs, les remarquables compétences des mécaniciens français et une bonne insertion dans des réseaux économiques et politiques de la période. Pour toutes ces raisons, l'histoire de cette société a une valeur exemplaire pour démontrer le dynamisme de la mécanique marine et de la construction navale en France au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, aussi bien par l'importance de sa participation à la progression d'une des grandes filières techniques de la première révolution industrielle que par sa capacité à s'émanciper de la dépendance technologique à l'égard de la Grande-Bretagne.

Xavier DAUMALIN et Olivier RAVEUX

Année de construction	Nom du navire	Type de coque	Tonnage brut	Longueur hors tout (en mètres)	Mode de propulsion	Type de machines	Puissance (en chevaux)	Compagnies ou États
1846	<i>Languedoc</i>	bois	450	52	roues	cylindres oscillants	200	André & Abeille
1846	<i>Grappin</i>	fer	?	?	?	cylindres oscillants	?	Ségar frères
1846	<i>El-Kébir</i>	fer	?	?	roues	cylindres oscillants	?	Société de Remorquage d'Oran
1846-1847	<i>Ville de Marseille</i>	bois	250	47	roues	cylindres oscillants	200	André & Abeille
1847	<i>La Mouette</i>	fer	200	?	roues	verticales à fourreau	200	Marine royale
1848	<i>Bédouin</i>	fer	?	?	?	?	?	Marine nationale
1848	<i>Victor (remorqueur)</i>	?	?	?	?	?	?	Bazin & Cie
1850-1851	<i>Du Tremblay</i>	fer	360	42	hélice	horizontales (à vapeurs combinées en 1852)	70	Louis Arnaud & Touache frères
1851	<i>Hévaux II</i>	fer	400	45	hélice	cylindres oscillants	80	Cie Fraissinet
1851-1852	<i>Atlas</i>	fer	600	51	hélice	pilon (à vapeurs combinées en 1852)	350	Louis Arnaud & Touache frères
1851-1852	<i>Isabelle</i>	fer	800	53	hélice	horizontales	140	Cie Fraissinet
1852	<i>Rhône II</i>	fer	400	45	roues	cylindres oscillants	80	Cie Fraissinet
1852	<i>Bézuance</i>	fer	175	40	hélice	horizontales	60	Cie Jourfier & Bossy
1852	<i>Tharsis</i>	fer	?	55	hélice	horizontales	140	Cucurny oncle & Cie
1852	<i>Pelayo</i>	fer	?	55	hélice	horizontales	140	Cucurny oncle & Cie
1852	<i>Marocain</i>	fer	570	49	hélice	pilon	80	Léon Gay & Cie
1852	<i>Égyptien</i>	fer	750	56	hélice	pilon	120	Léon Gay & Cie
1852	<i>Avenir</i>	fer	730	59	hélice	pilon à vapeurs combinées	250	Louis Arnaud & Touache frères
1853	?	fer	?	?	roues	??	?	Service sur le Pô (Italie)
1853	?	fer	?	?	roues	??	?	Service sur le Pô (Italie)
1853	<i>Solide</i>	fer	?	33	hélice	pilon	80	Cie Fraissinet
1853	<i>Marc-Fraissinet</i>	fer	?	?	roues	??	?	Cie Fraissinet
1853	<i>Ville de Perpignan</i>	fer	260	37	hélice	pilon	45	Valette
1853	<i>Bélisaire</i>	fer	50	33	roues	cylindres oscillants	20	Gouvernement grec
1853	<i>France</i>	fer	730	67	hélice	pilon à vapeurs combinées	350 puis 420	Louis Arnaud & Touache Frères
1853	<i>Chevalier Roze</i>	fer	?	?	hélice	pilon	70	Cie Jourfier & Bossy
1853	<i>Toga</i>	fer	?	?	hélice	pilon	50	Folsch & Cie

Source : ne sont pas compris ici les cinq dragues à godets de 30 chevaux, les dix porteurs de 65 chevaux et la gabarre réalisés pour les travaux de curage de la rade de Toulon (entre 1847 et 1851). Alexandre LEDIEU, *Traité élémentaire...*, op. cit., pp. 692-711 ; *Le Courrier de Marseille* (1852-1853) ; Association Sillages, *Les Pionniers*, La Seyne, t. 1, 1994, p. 144 ; Paul Bois, *Armements marseillais...*, op. cit. ; Xavier DAUMALIN et Marcel COURDURIÉ, *Vapeur...*, op. cit., pp. 166-167 et Olivier RAVEUX, *Marseille...*, op. cit.

Tableau 3 : liste des navires fabriqués à La Seyne-sur-Mer entre 1846 et 1853