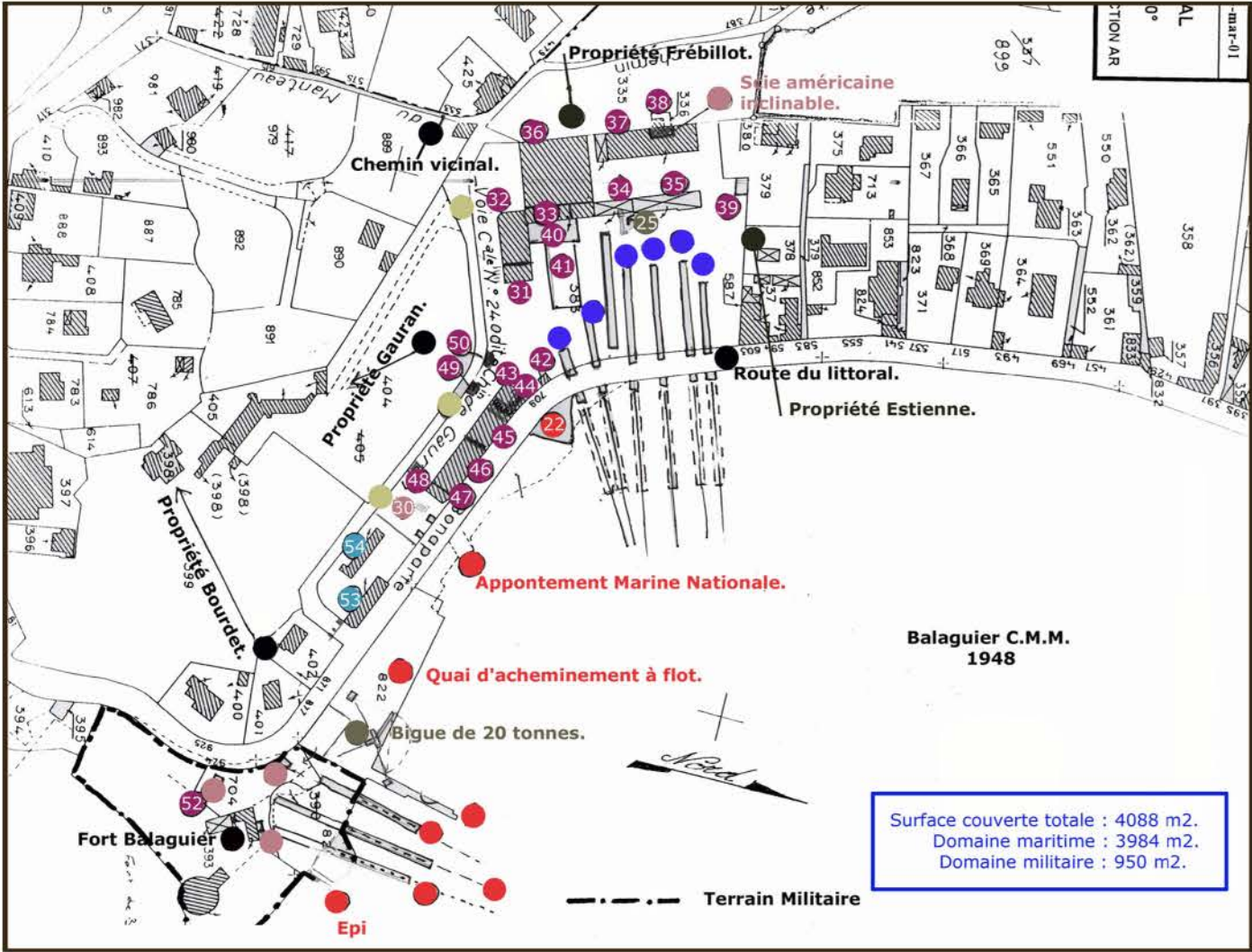


" Une vitrine industrielle avec des chantiers navals "

Les chantiers navals en apportant un apport assez important à l'activité économique de la commune, continuaient à Balaguier la vieille tradition des chantiers de jadis qui, depuis des siècles, s'était inscrite sur nos rivages.



1917-1981 : Les chantiers maritimes du Midi (C.M.M.)
Entre l'ancien établissement du "Père Louis" et le fort Balaguier, le long du rivage, s'élevaient les chantiers maritimes du Midi, édifices longitudinaux, en moellons avec charpente métallique où ont été construits des navires de tonnage modeste : chalutiers, yachts, vedettes, embarcations, etc...
Le petit chantier de coques en bois a été crée en 1917 par Mr Baudouin, constructeur de moteurs marins, en même temps que le chantier MASSILIA à Marseille.
Ces deux chantiers étaient jumelés.



Mais qui était Charles Baudouin ?

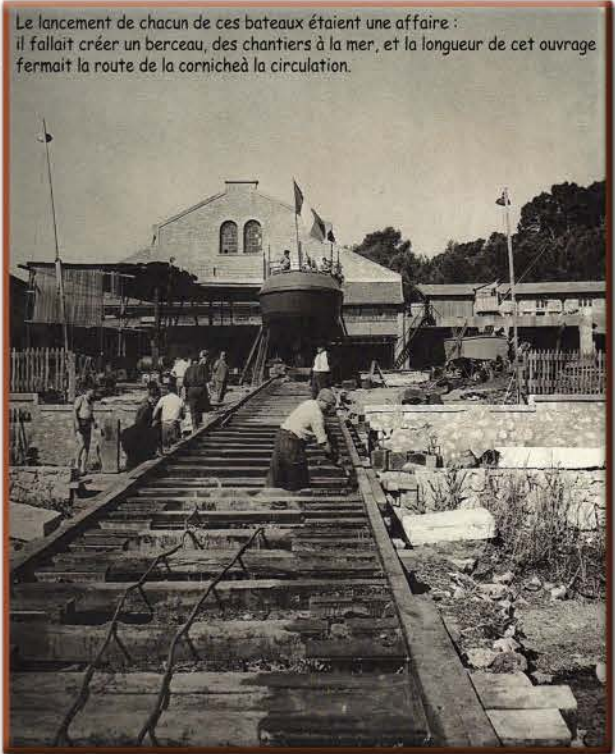
[extraits des "Mémoires marines" d'André Mauric (éd.Agep)]
Ingénieur de talent, inventeur de génie - pourtant méconnu - des navires à moteur, il est né dans les années 1870.
"Adolescent, Charles Baudouin avait connu le moteur à gaz de Lenoir, puis le tricycle de De Dion Bouton. Il avait assisté en 1890 à l'invention du carburateur par Gottlieb Daimler - Il fréquentait la société nautique de Marseille où il naviguait à bord des fameux "anciens marseillais", barrés par les "Pilots", appelés ainsi pour les différentier des "matelots". Les matelots étaient plus souvent qu'à leur tour appelés à ramer pour ramener au port ces lourdes coques lorsque la brise venait à manquer !
Lorsqu'il construisit son premier moteur, Baudouin n'eut qu'un objectif : l'installer sur un bateau et supprimer la corvée des avirons. C'est ce qu'il fit, tout en produisant d'autres modèles, entrant ainsi en compétition avec des noms prestigieux, Renault et Panhard en France, Mercédès en Allemagne, s'intéressant déjà au marché prometteur des moteurs marins".
1904. Le bateau de course ! C'est justement ce qui intéresse Baudouin en cette fin d'année 1904. Il réveillonne chez le duc DECAZES, grand amateur des régates à voiles dans la série des 20 tonneaux, des yachts beaucoup plus grands que les 12 mètres...Charles Baudouin arrache au duc la promesse de faire construire un bateau à moteur spécialement pour la course d'Alger-Toulon prévue pour Pâques 1905.
1914. Lorsqu'elle est déclarée, en 1914, la guerre est l'occasion d'une période d'intense activité pour le chantier naval que dirige l'ingénieur. Personne n'avait prévu l'importance décisive de la guerre sous-marine. Les allemands et leur U.Boote détruisent les convois alliés mal protégés par des bateaux en tous genres, chalutiers ou yachts, recrutés et armés à la hâte, incapables de donner une chasse efficace aux sous-marins. Il faut construire des chasseurs de sous-marins puissants et rapides. Baudouin s'y emploie. Il travaille jour et nuit. " Il s'était installé au Pharo. Dans son bureau surplombant le chantier, il avait emménagé un local où il dormait - La femme d'un des ouvriers lui apportait ses repas- Il mettait plusieurs bateaux, 5 ou 6, simultanément en chantier sur les cales du Pharo..."
1917. Propriétaire d'un immense domaine au Bruscat (commune de Six-Fours) Charles Baudouin crée les C.M.M. à Balaguier.

Bref historique des "C.M.M."

1918 - Le 15 mars : acquisition par la communauté ayant existé entre les époux Blanchet/Guille, auprès de la Société anonyme des C.M.M., d'une importante propriété sur laquelle est située la villa "Les Rochers" (n° 233).
- Le 23 mars, l'un des doubles des statuts est déposé aux minutes de Mr Jourdain, notaire à Marseille.



1923 - Le 25 mai, vente de la "Villa blanche" par la société anonyme des (C.M.M.), à Edouard Bourdet, administrateur de la Comédie Française.
Années 1920 - Avant la crise, vers la fin des années 1920, à Balaguier où Baudouin dirige personnellement les C.M.M. dont il est le président, les 7 cales de construction occupent en moyenne 80 à 120 personnes. Dans l'anse du pharo à Marseille, au chantier Massilia dont Baudouin est également président, 60 à 80 ouvriers travaillent sous la direction de Mr Ambrosio auprès duquel André Mauric fait officiellement ses débuts d'architecte naval.
Les 2 chantiers ont à peu près suffisamment de commandes pour subsister dans la tourmente. Mais la très grave situation économique contraint Baudouin à réduire les effectifs de plus des trois quarts.
Malgré l'atmosphère pesante, l'entreprise comme tant d'autres de taille équivalente, mène une vie modestement consacrée à la production, fonction occupant exclusivement l'ensemble du personnel. Les soucis administratifs sont rares. La paie se fait chaque quinzaine et les livres comptables sont réduits à leur plus simple expression.
Pour les 2 chantiers Baudouin n'utilise qu'une seule dactylo et un comptable à temps partiel.
"A cette époque, les patrons pouvaient presque exclusivement se consacrer aux problèmes techniques. A Balaguier, Baudouin dessinait lui-même la plupart des plans. André Mauric l'a vu suffisamment attelé à sa planche à dessin pour dire qu'il était vraiment le seul auteur responsable des productions des chantiers. Quelquefois un ingénieur était appelé à temps partiel pour résoudre des problèmes de détails."
Été 1929 - Un jour où il était venu voir l'avancement des travaux à "Massilia", Baudouin dit à André Mauric : "Pourquoi ne viendrez-vous pas construire des bateaux avec moi, au lieu d'aller vous embêter avec des horribles cancre dans un lycée ? (A.Mauric était à 2 ans de l'agrégation). Mauric se laisse tenter par la proposition et signe son contrat avec Baudouin le 1.6.1930. Ce faisant il devient le successeur de son père et de Baudouin : de son père pour les bateaux à voiles, de Baudouin pour les navires à moteur, car c'est lui qui lui apprend ce métier.
1930 - En fait Mauric arrive à point nommé : Baudouin est déjà âgé et le vieux lion est très désireux de passer le tire-ligne à celui qui deviendra vite son dauphin. Son arrivée coïncide en fait avec l'installation d'une situation nouvelle qui va donner à l'architecture navale une place prépondérante, jamais obtenue auparavant. Une profonde mutation s'opère dans les chantiers. La génération des anciens ouvriers, travaillant pratiquement sans plans, en s'aidant seulement des règles transmises lors d'un long apprentissage, disparaît peu à peu. Elle n'est pas remplacée. C'est l'époque où les chantiers se tournent vers les marchés administratifs, la crise ayant tari la source de la plupart des commandes de l'industrie privée. Les commandes de ces nouveaux clients sont désormais assorties de cahiers des charges imposant des caractéristiques techniques que les méthodes artisanales ne permettent pas de garantir.
On peut donc dire que jusqu'aux années 1940, dans la création des petites unités au dessous de 40/50 mètres, ont coexisté d'une part des architectes navals possédant les connaissances mathématiques requises et d'autre part des créateurs intuitifs purs, guidés par leur sens esthétique tenant lieu de technique.
Ces 2 catégories avaient en commun le même souci de la beauté de leurs œuvres.
1931 - "Moteurs Baudouin" : cette dénomination est immortalisée par Pagnol dans la "Trilogie" :
- M. Brun. "Est-ce que maître Panisse est là ?"
- Richard. "Non. Il est allé avec Madame au grand dîner du Yacht Club. Mais il va rentrer de bonne heure, parce qu'il part au train de 10h30 pour Nice, pour le congrès des moteurs Baudouin..." (Fanny, Acte3, Scène 1).
Avant la libération - Mr de Jouette achète le casino du Manteau à la Société anonyme des C.M.M., pour le transformer en usine de fumage.
1946 - Pendant l'occupation, la majorité de C.M.M. a été prise par la S.A.G.E.T, filiale de l'armement DREYFUS, qui a cherché à la céder en 1946.



" Une vitrine industrielle avec des chantiers navals "

1947 – Divers groupes s’intéressent à son rachat.

F.C.M. redoutant l’arrivée d’un groupe qui aurait développé le chantier et embauché du personnel, désirant aussi par le canal d’une filiale contrôler et régulariser le marché de la main d’œuvre des petites entreprises locales, rachète en mai 1947 toutes les actions S.A.G.E.T. et prend ainsi une très grosse majorité dans les C.M.M. Le conseil est modifié ; Mr VEYSSIERES, directeur du chantier de la Seyne est nommé président des C.M.M. en mai 1947.

1948 – C.M.M. travaille en liaison étroite avec F.C.M., transforme peu à peu sa spécialité "bois" en spécialité "acier" et devient un chantier connu en Méditerranée pour sa construction ou ses réparations de navires en acier de moins de 50m de long. Les C.M.M. achètent 2 bâtiments à Mr GAURAN : les deux remises des "Terrasses".

1966 – Les C.M.M. occupent un terrain d’environ 2 hectares dont la moitié lui appartient en propre. Le reste, en particulier la portion située en bordure de mer appartient au domaine maritime, partie Chambre de Commerce de Toulon, partie Marine Nationale.
La F.C.M. après avoir fusionné avec la Compagnie Industrielle d’Electricité donne naissance aux C.N.I.M. : constructions navales et industrielles de la Méditerranée.
Aux termes d’un contrat signé à Paris le 23.11.1966 Me FAYEN confie à la société anonyme C.N.I.M., la gérance des immeubles industriels, du fond de commerce et d’industrie des C.M.M. Cette location-gérance prend fin le 14.11.1968 (renouvelable par tacite reconduction d’année en année).
Les C.N.I.M. font établir leur école de formation professionnelle pour adultes dans la zone "construction" des C.M.M., pour faire face à un besoin immédiat de professionnels où quelquefois la reconversion nécessite d’envisager une formation rapide et bien particulière. Ce type de formation est réalisé en 3 ou 4 mois pour des spécialités bien particulières (soudeurs, tuyauteries, échafaudeurs...).

Quant aux activités de réparations elles vont perdurer encore pendant une quinzaine d’années dans la portion de zone située en bordure de mer.

NB.1968 : tournage du film "Le petit baigneur" sur les cales de halage de l’aire de réparations.

1974 – Romain de Rovere prévoit le transfert de ses chantiers et ateliers, du site des C.N.I.M., sur une partie des anciens C.M.M., à Balaguier. Finalement ce sera dans la Z.I. du nouveau port de Brégaillon, suite au tollé des riverains.

1981 – La fermeture définitive des C.M.M., toujours propriété des C.N.I.M., date des premières grèves de 1981.

BALAGUIER



André Mauric 1938



Louis Landry 1948

Nota.1 : Parmi les personnages du petit monde des C.M.M. citons :

Philippe GIOVANINI, soudeur aux C.M.M. après la libération, et qui sera maire de la Seyne de 1969 à 1978.
Marie CARLE (épouse MARTINENQ) qui travaille au secrétariat général de 1944 à 1948 avec Marthe LETONDAL, sous les ordres de Mrs LANDRY et André MAURIC, puis de Mr VEYSSIERES, et où elle sympathise avec un dessinateur hors pair, Henri DECHIFRE, et la sœur de Mr LANDRY.

Nota.2 : Parmi les nombreuses constructions des C.M.M. mentionnons :

1934. Construction du "Cabri", un cruiser auxiliaire à faible tirant d’eau, pour le compte du vice-amiral de Laborde;
1958. (21 mars). Lancement du "GARLABAN", yacht de 27m construit pour Mr RICARD.
Il fera à son bord, le tour du monde en 1959.
1961. (3 juillet). Lancement de "La baie du Soleil", vedette de quelques 20m de long, destinée à la croisière côtière entre Marseille et Bandol.



Marie MARTINENQ - Marthe LETONDAL

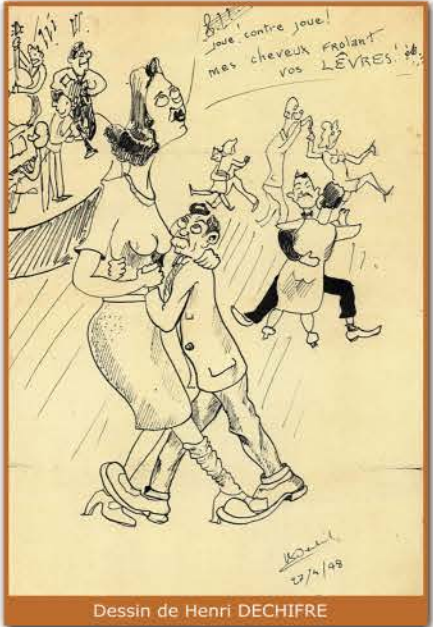


Marie CARLE (épouse MARTINENQ)



Aujourd’hui.

" **C.M.M.** " : ce titre contient maintenant "comme une déploration de sa ruine" :



Dessin de Henri DECHIFRE

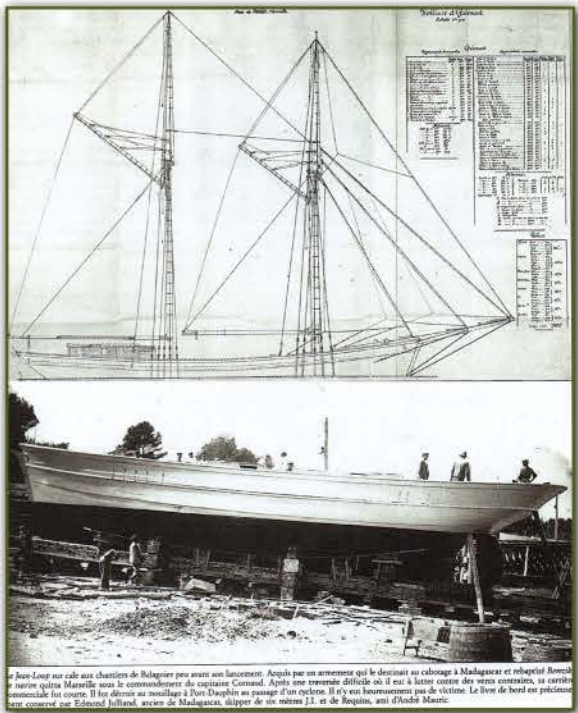
Frères oubliés de cette cité industrielle
Qui, jouissant de la clarté du jour,
Fites sortir cet orgueilleux séjour
Dont nous voyons les reliques pierreuses,

Ne sentez-vous augmenter votre peine
Quand, quelquefois, de ces rivages marins
Vous contemplez l’ouvrage de vos mains
N’être plus rien que des demeures vaines ?



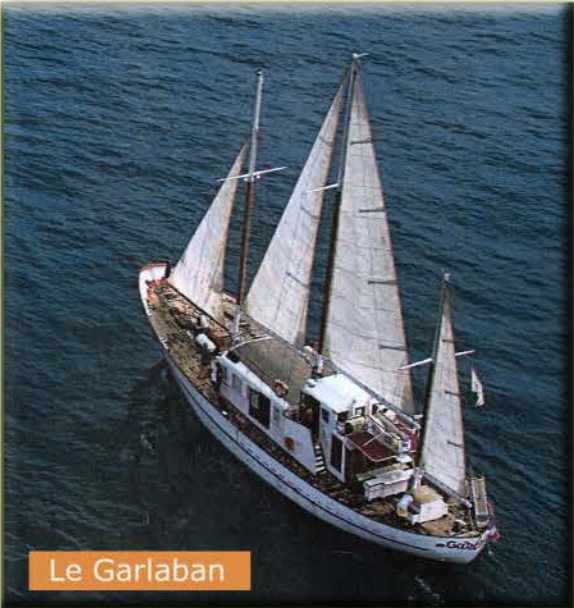
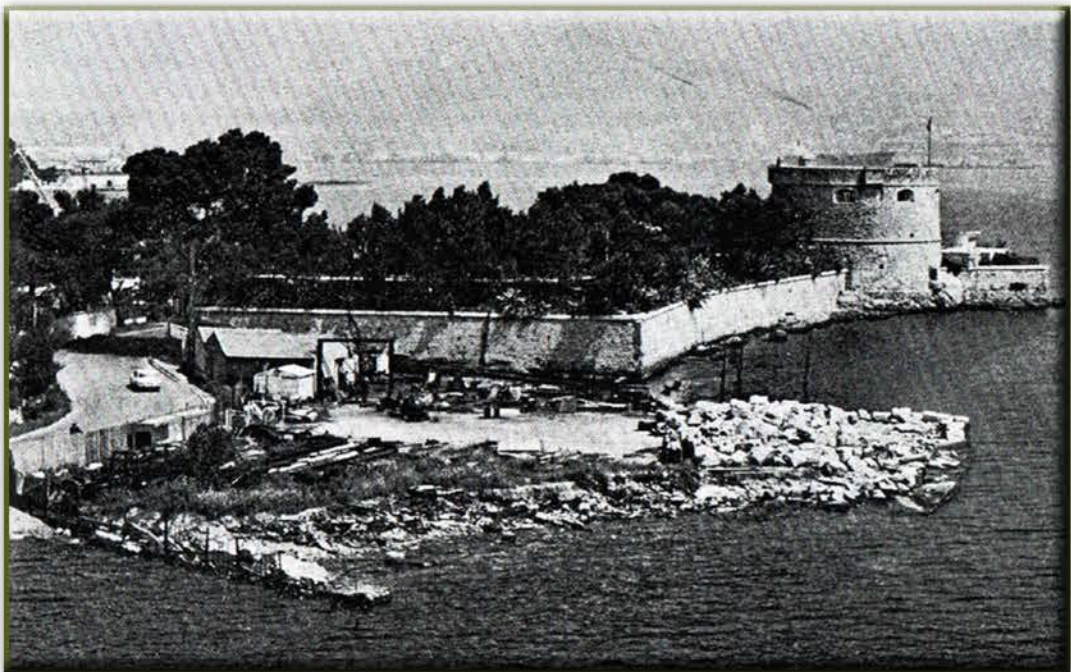
Premier contact avec la mer :

Après avoir traversé la route,
la "Baie du Soleil" gagne le large

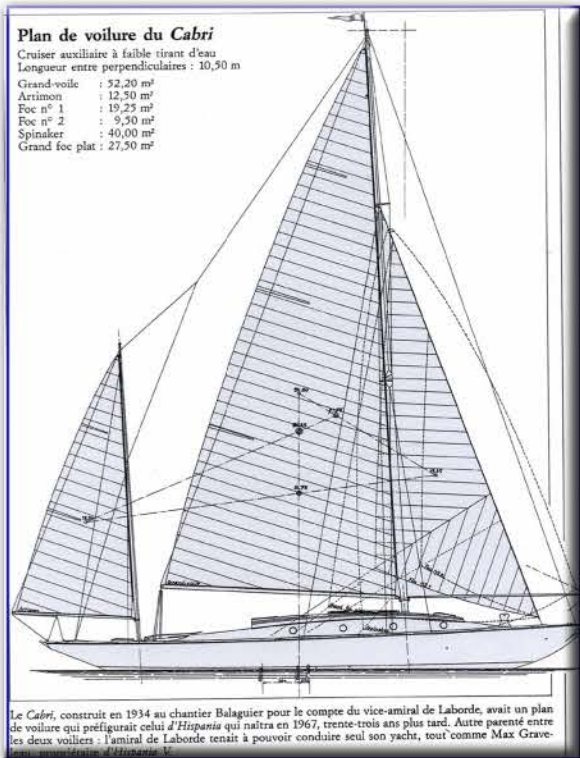


Années 50 et 60 (à l’emplacement de l’esplanade Sébille) : un genre de chantier, la S.M.I.T.

Dirigée par Mr GRANDMANCHE (ancien sous-marinier) la "Société Maritime Industrielle Toulonnaise" de travaux maritimes et de travaux sous-marins, également spécialisée dans les travaux métalliques/mécaniques et les moteurs industriels et d’automobiles, participe aux opérations de renflouement de la flotte de Toulon après le sabordage de 1942, et à la construction de parcs à moules au Lazaret : fourniture des fers (rails, cornières, tôles), de leur battage et d’autres travaux préparés sur leur cale de Balaguier ; elle sert aussi de lieu de tournage pour le film "Le petit baigneur".
Yves RAZZANTI travaille quelque temps comme ouvrier de 1950 à 1952 environ.



Le Garlaban



Plan de voilure du Cabri
Cruiser auxiliaire à faible tirant d'eau
Longueur entre perpendiculaires : 10,50 m
Grand-voile : 52,20 m²
Arrière : 12,50 m²
Foc n° 1 : 19,25 m²
Foc n° 2 : 9,50 m²
Spinnaker : 40,00 m²
Grand foc plat : 21,50 m²

Le Cabri, construit en 1934 au chantier Balaguier pour le compte du vice-amiral de Laborde, avait un plan de voilure qui préfigurait celui d'Hispania qui naîtra en 1967, trente-trois ans plus tard. Autre parenté entre les deux voiliers : l'amiral de Laborde venait à pouvoir conduire son yacht, tout comme Max Graw.