

Gravure du Phocéan, premier bateau à vapeur construit à La Ciotat

Louis Benet a été un pionnier au XIXe siècle dans le développement des chantiers navals ciotadens et de l'industrie régionale. Son intuition et son audace l'ont conduit à s'associer à des ingénieurs anglais, faisant de lui le chef de file de la construction mécanique en Méditerranée, pendant 15 années.

À 22 ans, Louis Benet dirige déjà les 150 ouvriers de la filature de coton de son père à l'Escalet, tandis que son atelier de construction navale est commandé par le maître-charpentier Vence. Mais une brouille familiale le conduit à faire cavalier seul. Il se met à rêver de créer un chantier naval «à l'anglaise», comme celui qu'il a connu à Liverpool lorsque son père l'avait envoyé quelques années plus tôt en Angleterre afin qu'il se familiarise avec les nouveautés de l'époque. Il y avait vu les premiers vapeurs... Dès 1833, il ouvre à Marseille, dans le quartier de Menpenti, une petite fonderie indispensable pour les machines à vapeur, puis il s'associe et crée la société Louis Benet & cie, avec laquelle il réalise son premier bateau à vapeur, le Phocéan, dont il commande les plans en Angleterre auprès de l'ingénieur Evans. Vence écrit d'ailleurs dans son journal : «10 août 1835 - Nous attendons les plans d'Angleterre pour commencer le bateau à vapeur, je fais pour la salle à tracer des règles graduées en pieds anglais... À La Ciotat, c'est la fête, on pavoise, on tire un coup de canon. L'amitié franco-britannique est à son comble».

Tout, des plans aux techniciens, en passant par les outils, les tôles, les machines marines... est directement importé d'Outre Manche. La construction des coques est ensuite réalisée à La Ciotat, par les ouvriers de Benet, dirigés par Vence, sous le contrôle des frères Evans. Le lancement du Phocéan est un succès incontestable : il prouve les capacités techniques du nouveau chantier naval et rend hommage à la famille Benet.

Entre le chantier de La Ciotat, la fonderie de Menpenti - la plus importante de Marseille - le vaste atelier qu'il crée aux Catalans et celui du Mourillon, Benet emploie alors plus d'un millier de personnes.

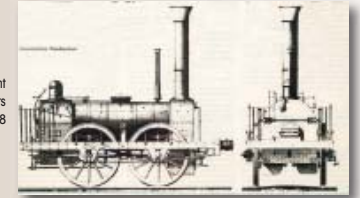


Remerciements au Musée de La Ciotat

**ERRATUM** : Une erreur s'est glissée dans la légende d'une photo illustrant un article paru le mois dernier, consacré au Festival du premier film. Il s'agissait bien sûr de Françoise Fabian et non pas d'Andréa Ferréol.



Des locomotives sortirent également des chantiers ciotadens entre 1843 et 1848



## Chantier naval Un savoir-faire partagé

Quand le baron anglais James de Rothschild prend des actions dans la société Benet, il y met une condition, celle de «s'assurer du concours des constructeurs anglais», tant pour la réalisation des navires que celle des locomotives qui sortiront également des chantiers ciotadens entre 1843 et 1848. Ainsi Robert Stephenson devient le premier ingénieur directeur, puis arrive John Barnes, grand fabricant de machines marines, père de la propulsion à hélices, à qui l'on doit notamment l'amélioration de la roue à aube. Il dirige dès 1841 les ateliers Benet, où sont construites deux machines à vapeur pour le Phocéan II, et met au point de nouveaux systèmes qui seront brevetés. En 1847 Le Bonaparte, premier paquebot en fer propulsé par hélices, est lancé. Au total, 37 navires à vapeur sortiront des chantiers Benet. La crise de 1848 entraînera une diminution des commandes, contraignant les chantiers Benet à licencier ses 800 ouvriers. En misant sur la machine à vapeur, Benet et ses associés ont créé le premier pôle novateur de la construction navale en Méditerranée. Pour y parvenir, ils ont su s'allier les compétences des ingénieurs anglais, qui ont répondu à l'appel du Sud jusqu'en 1860, date à laquelle l'Empire britannique rappellera ses ingénieurs au service de la Couronne. **C.G.H.**

Sources : d'après des textes de Xavier Daumalin (Vapeur et Révolution industrielle à Marseille) et Olivier Raveux (Provence Historique)



Les chantiers Benet au milieu du XIXe siècle

