



INDUSTRIES EN PROVENCE

La Lettre électronique de MIP-Provence

N°9 - décembre 2004

Une usine à la plage : la câblerie tropézienne d'Alexandre Grammont (1892-1925)

Si l'activité de l'usine des torpilles créée en 1912 par la firme Whitehead est chose relativement connue pour le golfe de Saint-Tropez, nombreux sont cependant les historiens de l'industrie qui ignorent l'existence dès 1892 d'un établissement fabriquant des câbles télégraphiques sous-marins sur la commune de Saint-Tropez. Elle fut l'œuvre d'un entrepreneur de la région lyonnaise, Alexandre Grammont (1852-1925).

La méconnaissance de cet établissement est explicable à bien des égards. Si la câblerie de la baie des Canebiers a existé physiquement jusqu'en 1952, date de sa destruction, son activité en temps cumulé n'excéda pas cinq ans, entre 1892, année de sa construction, et 1924, dernière année d'activité de l'usine. Filiale du groupe industriel Grammont, démantelé en 1929, l'usine tropézienne a vu sa mémoire sombrer avec celle de sa maison mère de Pont-de-Cheruy, ses archives étant quasiment réduites à néant.

Cet établissement méritait cependant une étude approfondie, et ce pour deux raisons. La câblerie Grammont témoigne d'une industrialisation méditerranéenne certes éphémère, mais qui a laissé dans la mémoire collective de la population un souvenir très vivace. La construction de l'usine des Canebiers signe en effet pour le golfe de Saint-Tropez l'introduction du machinisme industriel. A ce titre, la main d'œuvre de la presqu'île, confrontée dès 1892 au maniement délicat des grandes câbleuses de fond, fut profondément marquée par cette plongée initiale dans l'univers du salariat industriel, véritable matrice d'une première culture ouvrière.



MIP-PROVENCE

*Mémoire, Industrie, Patrimoine
en Provence*

C/O MST-CEE
21, rue Gaston de Saporta
13100 Aix-en-Provence
Tél. : 04.42.17.40.00
Fax : 04.42.17.40.01

mioche@romarin.univ-aix.fr

L'étude de l'établissement tropézien éclaire de plus les conditions des premiers développement du secteur de l'électricité en France. Gros atelier de l'industrie lyonnaise enkysté dans un espace jusque-là entièrement dévolu à l'artisanat et à l'agriculture, la tréfilerie d'A. Grammont illustre les stratégies mises en œuvre dans cette activité motrice de la seconde industrialisation. La production des câbles télégraphiques sous-marins apparaît au début de la décennie 1890 comme un créneau ouvert, à la merci d'entrepreneurs audacieux qui auront su se positionner les premiers sur ce marché d'avenir. Le caractère excentré de Saint-Tropez, les difficultés de communication entre la maison mère et la presqu'île sont durant ces années gommés par les avantages d'un site et l'abondance de la main d'œuvre inemployée dans la presqu'île. La faiblesse des investissements de départ rend rentable une opération immédiatement justifiée par une importante commande d'État. Le tournant du siècle change cependant les conditions de rentabilité du secteur. Les commandes s'amenuisant, la câblerie de Saint-Tropez subit désormais la concurrence de sociétés plus puissantes, capables de moderniser leur appareil de production au fur et à mesure des innovations technologiques, et surtout dotées d'unités de fabrication mieux reliées aux centres de tréfilerie français. Une logique que nous pouvons qualifier d'opportuniste a commandé la création de l'usine tropézienne. Cette démarche, qui peut faire illusion lors des premiers balbutiements de ces productions sur le territoire national, ne résiste pas au développement de sociétés puissantes, qui en abaissant leurs coûts par des économies d'échelle, condamnent le groupe Grammont à jouer les seconds rôles, puis à disparaître.

• A l'origine du site : la conjoncture favorable des années 1890

A lors que la production de câbles télégraphiques sous-marins est déjà une chose ancienne en 1890 (le coup d'envoi en a été donné en 1850 lors de l'inauguration de la ligne Calais-Douvres), la France prend conscience durant la décennie 1880 de son retard sur le Royaume-Uni dans ce domaine. Les gouvernements successifs, soucieux de relier efficacement la métropole à l'empire colonial en cours de constitution, multiplient, à partir de cette période, des mises en adjudication qui permettent aux constructeurs électriques d'entrer dans ce marché. L'une de ces adjudications, publiée au J.O du 1er juillet 1890, porte sur la construction et la pose du câble Marseille-Bizerte. Alexandre Grammont, qui emporte cette adjudication, dispose depuis 1888 d'une unité de production moderne, l'usine de La Plaine, à Pont-de-Chérury (Isère), spécialisée dans la métallurgie des métaux non-ferreux. La fabrication de câbles sous-marins, constitués d'une âme de cuivre armée de fils d'acier isolés présente donc un intérêt évident pour l'industriel. Celui-ci doit cependant trouver rapidement, un site sur le littoral méditer-

ranéen, afin d'y ériger une usine complémentaire de celle de Pont-de-Chérury, site vers lequel seront expédiés les torons de cuivre fabriqués dans l'Isère afin d'y être armés et embarqués sur des navires câbliers. Plusieurs raisons semblent avoir contribué au choix final du site des Canebiers.

Des terrains y sont disponibles, vignes et pâtures, que l'industriel peut acquérir au moindre coût. Partiellement abritée du mistral et des coups de vent d'est, la baie offre, au-delà des récifs-barrières de posidonies qui ourlent le rivage, des fonds suffisants pour permettre l'accostage, l'approche et le mouillage prolongé de bâtiments de tonnage moyen. La presqu'île, de plus, est riche d'une main d'œuvre nombreuse et rapidement disponible, issue de l'agriculture et des métiers de la mer. L'existence enfin, depuis 1860 de la ligne de chemin de fer de la société *Paris-Lyon-Marseille (P.L.M)*, reliant Toulon à Saint-Raphaël par le littoral permet le transport rapide des âmes en cuivre provenant de Pont-de-Chérury, et cet avantage se trouve confirmé lorsqu'en 1894 s'ouvre le tronçon ferroviaire assurant la jonction entre la gare de Cogolin-La



Appontement de la câblerie

(Coll. particulière)

Foux, au fond du golfe, et Saint-Tropez. A l'ensemble de ces facteurs s'ajoute le puissant attrait du site des Canebiers. Sa splendeur éveille sans doute chez l'industriel le désir d'y installer une résidence de villégiature, à un moment où la famille Grammont affirme sa réussite sociale par la constitution d'un patrimoine bâti et foncier à Pont-de-Cheruy, mais aussi à Bizerte. Les appuis locaux ne manquent pas, qui facilitent la réalisation du projet : la municipalité tropézienne exempte à l'automne 1891 l'industriel du paiement des taxes d'octroi, afin d'accélérer la construction de l'usine. Celle-ci est prête à fonctionner au début de l'année 1892.

• Une « usine atelier » au fonctionnement ponctuel

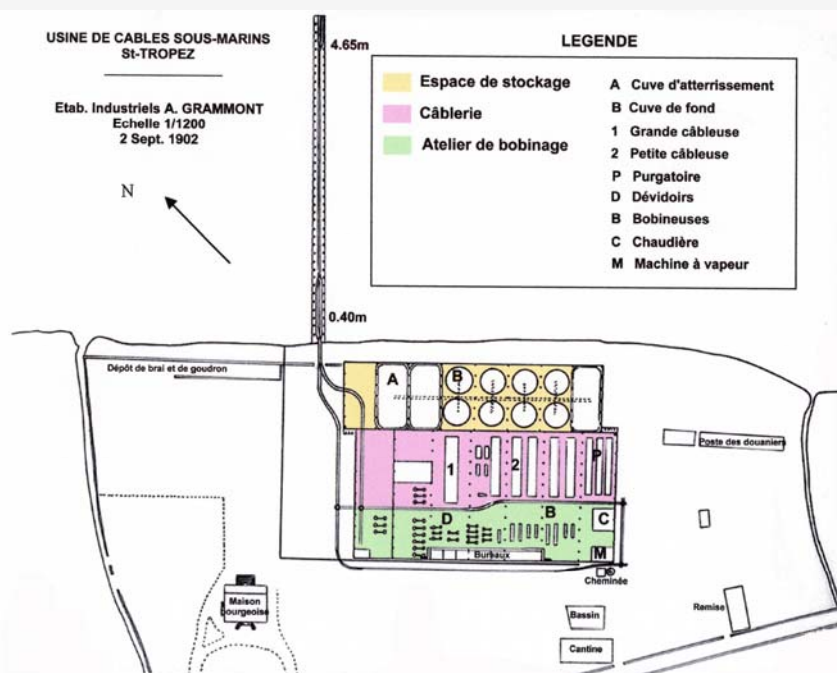
Il faut souligner le caractère très élémentaire des matériaux qui furent utilisés pour la construction de la câblerie. L'édifice était modeste, constitué d'un bâtiment sans étage à charpente et poteaux de soutènement en bois, l'ensemble des ateliers et dépendances couvrant une superficie de 7236 m². La conception de la câblerie montrait une grande similitude avec celle des hangars polyvalents de l'usine de Pont-de-Cheruy, les mêmes plans ayant sans doute été utilisés selon le principe d'un module standard dédoublé. La couverture de l'usine, à double pente symétrique sur chaque travée, présentait des tuiles mécaniques, qui laissaient passer la lumière par l'intermédiaire de châssis de fonte vitrés et ouvrants. Entre chaque poteau de bois, un remplissage de dalles en béton et mâchefer, crépis sur les deux faces, formait les murs de l'usine, percés de fenêtres de fer. Le sol des ateliers, enfin, était bétonné, un chemin de circulation en plâtrage de bois entourant chaque machine (1).

Le plan général de l'usine s'ordonnait autour de deux ensembles, constituant un vaste quadrilatère de 72 mètres sur 95 mètres. Une première construction, contiguë à la mer, abritait les cuves de stockage des câbles achevés. Cette unité, divisée en 8 travées de 11,5 mètres de large sur 22,5 mètres de long, jouxtait un deuxième bâtiment abritant les ateliers de fabrication proprement dits, organisés en 7 travées de 15 mètres de large sur 47,5 mètres de long. L'absence de mur de séparation entre les deux ensembles permettait la circulation des hommes et du matériel en un espace intérieur unique et trifonctionnel.



Angle N.O. de l'usine (Coll. particulière)

Parallèles au mur nord de l'usine, quelques marches conduisaient au niveau en béton des cuves en partie prises dans l'épaisseur de la dalle et dont les parois n'apparaissaient que partiellement en élévation, afin de faciliter les manœuvres de loyage des câbles par les ouvriers.



Deux types de cuves avaient été construites en 1892 : les plus grandes, rectangulaires, mesuraient 10 mètres sur 22. Elles étaient destinées à accueillir les câbles d'atterrissage et les câbles côtiers, qui par leur forte armature, occupaient un volume important lors de leur stockage. Trois de ces cuves rectangulaires étaient placées de part et d'autre de 8 autres cuves de forme circulaires de 8,5 mètres de diamètre, à l'usage des câbles de grand fond et des câbles intermédiaires, qui, armés de fils d'acier moins importants nécessitaient une place plus réduite. Les cuves, remplies d'eau afin d'éviter que ne se collent entre elles les boucles des câbles, étaient reliées à la mer par un tuyau de vidange ou d'alimentation. Des poulies en bois fixées à la charpente assuraient la conduite jusqu'aux cuves des câbles qui sortaient en phase finale d'élaboration de l'axe creux des machines (2).

L'espace consacré aux câbleuses commençait en contrebas de la plate-forme de stockage. Six câbleuses-recouvreuses, achetées en Angleterre en 1891 (3) et partiellement remplacées en 1906 (4), étaient disposées perpendiculairement aux marches d'escaliers conduisant aux cuves, et surmontées d'un pont roulant permettant le remplacement rapide des rouleaux d'acier. La plus puissante assurait la fabrication des câbles côtiers et d'atterrissage. Sur les tambours des câbleuses étaient disposées des bobines de fil d'acier et de toile, qui se dévidaient au rythme de l'avancée des âmes. Un arbre latéral, fixé à 40 cm du sol, transmettait par des engrenages le mouvement nécessaire au fonctionnement des machines.

Dans l'alignement de celles-ci, parallèles au mur Est, 3 cuves rectangulaires de 22,5 mètres sur 2,5 mètres contenaient les bobines d'âmes en attente, d'où leur surnom de « purgatoire » donné par le personnel de l'usine (5), surnom que l'on retrouve par ailleurs dans l'usine de la S.I.T à Calais (6).

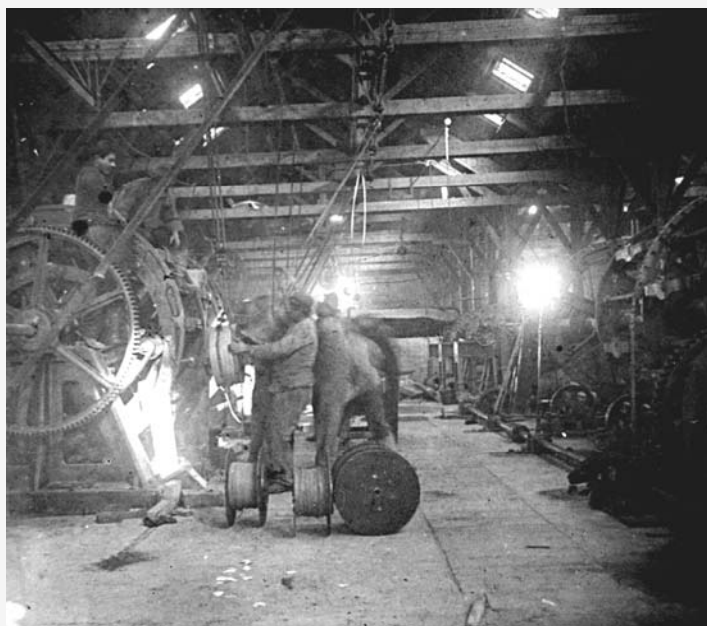
La partie sud de l'usine, enfin, séparée de l'espace des câbleuses par des rails de 60 centimètres d'écartement, était consacrée au bobinage. C'est dans cet atelier que les couronnes d'acier de différents diamètres étaient mi-

ses en bobines, et que les ouvrières préparaient à partir d'écheveaux de jute et de chanvre les bandes de toile qui entraient dans la composition du câble.

Dominant les ateliers de bobinage, des bureaux en surélévation occupaient les trois-quarts du mur sud. Établis sur des solives en bois, ces bureaux étaient vitrés sur toute leur longueur et divisés par des cloisons intérieures en brique élevées jusqu'à hauteur des moises et des sablières. Accessibles par des escaliers en bois, ces bureaux étaient équipés d'une galerie de circulation sur tout leur pourtour intérieur, autorisant une vue générale des activités de l'usine. En partie aménagés en laboratoires, ils permettaient de mesurer la résistance et l'isolation des câbles avant leur embarquement.

L'absence de connexion de la câblerie des Canebiers à l'usine électrique de Saint-Tropez, qui n'intervint qu'en 1916 (7), rendit indispensable l'autonomie de l'établissement dès les origines. La fourniture de l'énergie nécessaire au fonctionnement des machines est donc assurée en 1892 par deux corps de chaudières, la haute cheminée de 20 mètres de hauteur, bâtie contre l'angle sud-est de l'édifice, permettant l'évacuation des fumées. La machine à vapeur de 200 chevaux (8) dont on avait doté l'usine lors de sa construction se trouvait dès l'origine couplée à une dynamo « Gramme » qui assurait l'éclairage de l'usine et se révélait indispensable pour tester la conductivité des câbles sortant des machines. Une partie de la vapeur produite entrait aussi dans le processus de préparation des bâches à goudron qui constituaient l'ultime composant du câble, recouvrant les fils d'acier pour les protéger de la corrosion. Dans toute l'usine, un réseau de tuyaux transportait de l'eau chaude jusqu'à des bacs équipés de serpentins, situés en aval ou en amont des câbleuses, dans lesquels le goudron de Norvège, réchauffé, enrobait les longueurs de câble.

À l'extérieur de l'usine, une usine à gaz complétait les installations, dont la production alimentait les chalumeaux qui permettaient de braser les fils d'acier lors des changements de rouleaux.



Ouvriers alimentant une câbleuse avec des rouleaux de fer, 1906 (Coll. particulière)



À l'arrière-plan, une des cuves servant à entreposer les câbles avant leur chargement, 1906 (Coll. particulière)

La situation industrielle fournie par la ville de Saint-Tropez à la sous-préfecture du Var pour l'année 1892 nous apporte de précieux renseignements sur le nombre et la qualité des salariés de l'usine d'Alexandre Grammont (9).

Durant l'été 1892, 174 personnes travaillent dans la câblerie. La plupart d'entre eux, 170, sont comptabilisés comme manœuvres. Parmi ceux-ci, 10 sont des femmes et 10 sont des enfants. La nécessité de surveiller et d'approvisionner les tambours des câbles en rouleaux de fil d'acier et de toile, l'important travail de manutention des âmes et des câbles à toutes les étapes de leur élaboration expliquent ce volant important de main d'œuvre non qualifiée, travaillant en 1892 sous la direction de quatre contremaîtres.

Situation industrielle de la commune de Saint-Tropez, année 1892

Industries	Localités	Nombre D'établissements en activité	Contremaîtres				Manoeuvres				Femmes			Enfants				
			nombre	salaire maximum	salaire minimum	heures de travail	nombre	salaire maximum	salaire minimum	heures de travail	nombre	salaire maximum	salaire minimum	Heures de travail	nombre	salaire maximum	salaire minimum	nombre
Câbles Sous-marins	Canebiers	1	4	150	100	12	150	0,30	0,25	12	10	0,20	0,15	10	10	0,15	0,10	10

La fonction des femmes et des enfants semble plus spécifique. Aux enfants est attribuée la responsabilité de la surveillance des machines. Les ouvrières travaillent dans l'atelier de bobinage. Elles manoeuvrent les dévidoirs de fil d'acier, afin que les couronnes soient mises en bobines destinées à alimenter les tambours des machines, ou filent des écheveaux de jute afin de préparer la première couverture des âmes. Ces travailleurs non qualifiés sont encadrés par des ouvriers chevronnés, certains faisant office de contremaîtres, prélevés lors de chaque campagne de production sur les équipes de Pont-de-Chéruy. Si seulement quatre contremaîtres apparaissent sur l'état industriel de 1892, les listes nominatives de la commune de Saint-Tropez, établies lors de chaque recensement de population, donnent quelques précisions sur ce groupe d'employés, à l'exclusion des manœuvres qui ne figurent pas sur ces listes puisque recensés dans leur état habituel, comme ouvriers agricoles, pêcheurs ou journaliers (10). Sur les douze personnes mentionnées lors du recensement de 1906 comme travaillant dans l'usine d'Alexandre Grammont, cinq sont rangées dans la catégorie des mécaniciens, trois sont chaudronniers, deux sont électriciens, un est employé de bureau, la liste mentionnant enfin un ingénieur, Henri Chéronné, rencontré par ailleurs lors de

nos recherches sur les établissements de l'Isère. L'ensemble de ces personnels possède donc une qualification très précise, acquise sur les sites de production de la maison mère, et il est probable que leur présence à Saint-Tropez se limite à la durée des périodes de production, temps pendant lesquels ils encadrent les manœuvres. Il est intéressant de constater que la plupart de ces employés, non originaires de la région varoise, se déplacent avec leur famille, également recensées en 1906, certains de leurs enfants, majeurs, travaillant dans la câblerie. La moyenne d'âge du groupe, de quarante ans, renforce l'impression d'une équipe qualifiée envoyée de l'Isère pour organiser la masse de la main d'œuvre locale. La liste nominative de 1906 confirme aussi la provenance de ces personnels : sur les douze recensés, huit sont originaires de l'Isère ou des ses départements limitrophes, tandis que l'on remarque un groupe minoritaire originaire de la façade atlantique française, Bretagne et Loire Atlantique.

En dehors des périodes d'activité, les listes nominatives de 1896, 1911 ou 1921 laissent deviner une usine vide d'hommes, le graissage des machines et le petit entretien des bâtiments étant confié à un gardien faisant office de jardinier et de concierge, gardien recensé à deux reprises, en 1896 et 1921.

• Une production limitée par des contraintes techniques

C'est durant les années 1892-1906 que l'activité de l'usine connaît son apogée, le câble de 1906 constituant le marché le plus important emporté par les établissements Grammont. Le caractère réduit des commandes de 1895 et 1901 trouve son explication dans la concurrence exercée envers l'entreprise de Pont-de-Chéruy par sa rivale de Calais, la Société Industrielle des Téléphones, lors des mises en adjudication. En 1895, Alexandre Grammont ne se voit confier qu'un peu moins de la moitié de la construction et de la pose du câble Mozambique-Majunga (11), tandis qu'en 1901 lui est réservée l'opération la plus délicate dans la mise en œuvre de la liaison Hué-Amoy, la pose des atterrissements, peu lucrative, mais dont l'industriel retirera une gloire importante puisque celle-ci sera exécutée par surprise, sans l'accord d'un gouvernement chinois en situation de délitement (12). Le soutien accordé par le gouvernement lors de cet

épisode n'est pas une première : en 1896, A. Grammont, à la demande du gouvernement français, organise et finance l'envoi d'un ingénieur voyageant secrètement à travers le Maroc, traversant le pays à cheval de Tanger à Marrakech afin de ne pas être identifié par les Anglais, dans le but de rencontrer le Sultan et de le convaincre de choisir la technologie française contre sa rivale anglaise à l'occasion de la mise en place d'un réseau télégraphique.

Productions de la câblerie de Saint-Tropez (13) (1892-1924)

Année	Kilomètres	Liaison
1892	1200	Marseille-Bizerte
1895	741	Majunga (Madagascar)-Mozambique
1901	70	Hué (Indochine)-Amoy (Chine)
1905-1906	2350	Poulo-Condor (Indochine)-Pontianak (Indonésie), La Réunion-Maurice, Maurice-Tamatave (Madagascar)
1924	1200	Marseille-Philippeville

Des données relativement fiables sur la production des câbles de l'océan Indien en 1905-1906 permettent une approche de la rentabilité de l'usine. Le coût global de cette campagne de production s'élève à 4.200.000 de francs, alors que le marché est évalué par l'État à 7.225.000 de francs.

Avec un retour global sur investissement très positif, la production des câbles de 1906 apparaît donc comme une opération rentable. Deux données relativisent cependant la rentabilité du capital investi :

> l'ampleur de l'investissement préalable indispensable à la réalisation du marché assèche les ressources en liquidités des établissements Grammont, amenuise la souplesse de ses opérations comptables et hypothèque la réussite d'opérations ultérieures comme l'aménagement de barrages hydroélectriques sur le Fier (affluent du Rhône, Haute-Savoie) qu'Alexandre Grammont projette en 1907 et qui nécessite d'énormes capitaux (14).

> le paiement par l'État du marché réalisé ne s'effectue que progressivement, selon le calendrier fixé en 1905, qui prévoit un règlement des trois-quarts de la somme durant

la phase de fabrication et à l'issue d'une période d'essais de six mois, le dernier quart étant versé sous formes d'annuités échelonnées sur trente années (15). Cette dernière condition oblige Alexandre Grammont à céder ces annuités à des sociétés financières (la société d'assurances « *Le Phénix* ») qui lui remboursent, moyennant intérêts, le montant des sommes dues par l'État avant échéance (16).

La construction et la pose des câbles sous-marins, tout en constituant un marché attractif, supposent donc une grande capacité de mobilisation de capitaux, dans lequel l'autofinancement semble tenir une place essentielle.

Partisan d'une gestion familiale traditionnelle, hostile à une perte même partielle de contrôle sur les activités de ses établissements, l'industriel de l'Isère répugne à associer à ses affaires des partenaires extérieurs. Jusqu'en 1906, il a recours chaque fois qu'il emporte un marché de câbles sous-marins à des emprunts auprès de particuliers. Ces emprunts, de portée limitée, s'effectuent par l'entremise du notaire de la famille Grammont, Petrus Bernard, qui joue un rôle central dans ces opérations en proposant à des rentiers et des négociants lyonnais fréquentant son étude de prêter de l'argent à l'industriel.

• Les raisons d'un échec

> Un échec lié à la conjoncture internationale...

La conjoncture internationale apparaît déterminante dans les rythmes d'activité de ce secteur de la tréfilerie. La constitution et l'achèvement de l'empire colonial français, sur fond de rivalité franco-anglaise, stimule, entre 1890 et 1905, un secteur sollicité par l'État, soucieux de se constituer un réseau télégraphique indépendant de l'empire britannique. La construction et la pose des câbles de l'Océan Indien par Alexandre Grammont en 1906 apparaît à ce titre comme une des conséquences de cet antagonisme colonial, si l'on songe aux délais importants intervenant entre la décision du gouvernement français de financer l'installation de ce réseau - annoncée par le dépôt d'un projet de loi le 30 janvier 1900 (17) - et la mise en œuvre de sa construction par l'industriel, qui n'est pas effective avant 1905. Le renversement des alliances qui se produit en 1904, suivi du déclenchement, dix années plus tard, de la Première Guerre mondiale, explique en partie l'atonie qui touche l'usine de Saint-Tropez, et au-delà, l'ensemble du secteur des câbles sous-marins dans les vingt premières années du XXe siècle. Une partie des réseaux est désormais

installée, et l'Entente cordiale autorise l'utilisation des câbles britanniques. Les marchés deviennent donc plus espacés, la concurrence plus aiguë entre les fabricants.

La guerre, qui éclate durant l'été 1914, réduit à néant les projets de l'industriel. Le théâtre des opérations militaires, étendu aux espaces maritimes et aux colonies, rend désormais impossible toute campagne de pose.

Dans le cadre de cette périodisation des activités de la câblerie, la perte successive des marchés qui caractérise les années de l'immédiat avant-guerre, ne peut toutefois s'expliquer au seul motif de la conjoncture politique internationale.

D'une manière générale, les fabricants français de câbles sous-marins souffrent, pendant cette période, d'une dépendance vis-à-vis de leurs approvisionnements en matières premières, et du mouvement des cours qui échappent à leur contrôle. Les prix fluctuants du cuivre supposent, pour les tréfileries, la constitution de stocks importants avant l'élaboration des câbles, afin de profiter des baisses de cours temporaires. De la même façon, la gutta-percha, principale composante des isolants qui enrobent l'âme des câbles sous-marins, est distribuée en Europe par des né-

gociants britanniques et néerlandais. Les cours de la gutta-percha, comme ceux du cuivre, sont fixés à Londres, et c'est dans les Indes néerlandaises que se trouve l'essentiel des ressources et des plantations de l'arbre à gutta (*Isonandra gutta*). Sa relative rareté dans les forêts humides des îles de la Sonde, s'ajoutant à une pratique longtemps maintenue de coupe des arbres afin d'en récolter la gomme isolante, a provoqué jusqu'en 1914 une situation de relative pénurie qui a orienté les cours à la hausse dès le début des années 1890 (18). C'est pour échapper à cette prééminence des marchés britanniques ou néerlan-

dais, qu'Alexandre Grammont tente de trouver des approvisionnements directs qui permettraient de réduire les coûts de production. Il envisage ainsi, en 1903, par l'intermédiaire du député de Cochinchine Deloncle, d'organiser dans cette colonie française des plantations d'arbres à gutta (19), projet déjà esquissé à de multiples reprises par les gouverneurs d'Indochine à la fin du XIXe siècle (20). Il étudie parallèlement la possibilité de mélanger à l'isolant une autre gomme naturelle, la balata, produite en Guyane française (21).

> ...mais aussi à des faiblesses structurelles

Plus préoccupante encore que cette dépendance vis-à-vis des approvisionnements en matières premières, qui touche, rappelons-le, l'ensemble des tréfileries françaises, l'absence d'un navire câblé apparaît, dès 1892, comme un véritable handicap pour les *établissements Grammont*. C'est le *Calabria*, un des dix navires câblés britanniques, qui effectue pour Alexandre Grammont la pose du premier câble élaboré par l'usine tropézienne. Construit à Glasgow en 1857, ce navire de fer de 102 mètres de long pour 2031 tonneaux de jauge appartient à la *Telegraph Cable and Maintenance Company*, une société installée à Londres (22). Dans le climat de méfiance empoisonnant les relations franco-anglaises, cette location est perçue comme un mal nécessaire, dicté par des délais imposés par l'État pour la réception des travaux.

A ce recours à des sociétés et à des équipages britanniques s'ajoute en 1892 l'emploi indispensable d'un technicien britannique, seul à même de rabouter convenablement les longueurs d'âmes armées dans l'usine :

« Il devint manifeste que les soudeurs français, manquant naturellement d'expérience pour un travail qui s'était jusqu'alors exécuté à l'étranger, restaient au-dessous de leur tâche, et malgré le désir maintes fois témoigné par M. Grammont de n'employer dans son entreprise que des collaborateurs français, il dut se résigner à faire appel à un soudeur anglais, décidant héroïquement que toute la partie du câble exécutée jusqu'alors serait abandonnée pour servir au besoin d'amarres à l'époque de la pose (23). »

Si l'appel à des techniciens étrangers n'apparaît plus lors des campagnes de production ultérieures, l'absence d'un navire de pose appartenant à l'entreprise demeure, qui alourdit invariablement les coûts de production. La location du *François Arago*, câblé de la Société Industrielle des Téléphones, en 1895, 1901 et 1906, oblige Alexandre Grammont à traiter avec la société rivale de Calais, propriétaire de ce bâtiment depuis 1892. En 1901, c'est encore un navire extérieur à l'entreprise qui est affrété par Alexandre Grammont pour la campagne de pose du câble Amoy-Hué, le *Déolidah*, bâtiment de la compagnie marseillaise Vincent Fabre.

La dépendance de l'entreprise de Pont-de-Cheruy est intéressante à plus d'un titre. Elle révèle à quel point les possibilités d'investissement d'Alexandre Grammont sont limitées par la taille très moyenne de son entreprise, et par le recours à des sources de financement traditionnelles et donc insuffisantes. La location d'un navire représente un surcoût systématique qui place l'industriel derrière ses concurrents lors des soumissions déposées auprès du Ministère des Postes et Télégraphes, ce qui le pousse à réduire ses prix au risque de compromettre la rentabilité de l'entreprise. Au-delà des campagnes de pose, l'absence d'un bâtiment de maintenance écarte la câblerie de Saint-Tropez de marchés qui, s'ils ne sont pas spectaculaires, assurent aux autres tréfileries un fonctionnement minimum entre des commandes plus importantes.



Appontement de la câblerie, 1905 (Coll. particulière)

L'étude des dossiers du Ministère des Postes et Télégraphes, conservés aux Archives Nationales ou aux Archives d'Outre-Mer, montrent en effet combien les réparations furent fréquentes sur les réseaux de câbles sous-marins installés avant la Première Guerre mondiale. Sur le seul câble Marseille-Bizerte, posé par Alexandre Grammont, huit interventions furent ainsi nécessaires entre 1893 et 1922 (24). Le même constat vaut pour le câble Saïgon-Pontianak, réparé deux fois entre 1909 et 1912 (25).

En retardant sans cesse l'achat d'un navire, l'entrepreneur de Pont-de-Cheruy prive en tous cas sa câblerie d'une activité régulière, et n'apparaît pas comme le mieux placé pour maintenir en bon état le réseau de transmission télégraphique sous-marin. Aussi déterminante soit-elle, la conjoncture internationale n'explique donc pas à elle seule l'effacement de l'usine de Saint-Tropez dans les années

qui précèdent la guerre, et sa disparition définitive au milieu des années vingt.

Le bilan des marchés perdus par Alexandre Grammont est sans appel. L'industriel de l'Isère, supplanté par ses rivaux, paye en fin de compte le prix de ses trop lourdes dépendances financières et techniques.

La câblerie de Saint-Tropez entre, après 1913, dans une période de onze années de sommeil. Spécialisée à l'extrême, elle ne peut être mise au service de la production de guerre entre 1914 et 1918, alors que les usines de Pont-de-Cheruy connaissent à la même époque un niveau d'activité hors du commun. Ce qui avait fait son atout en 1892, sa proximité de la mer et sa fonction de dernière étape d'un processus de fabrication, se retourne contre ce qui n'est en fin de compte, qu'un atelier délocalisé de la maison mère de l'Isère. Après 1924, les machines de la câblerie deviennent définitivement silencieuses.

Dans l'esprit des propriétaires de la câblerie, l'arrêt des machines n'est cependant que provisoire. L'usine est entretenue soigneusement, comme l'indiquent le graissage régulier des machines, l'entretien des courroies et des peintures, contrôlés après 1929 par des visites régulières d'un ingénieur des Tréfileries et Laminoirs du Havre, qui souligne dans ses rapports l'excellent état du site industriel (26).

Une deuxième vie commence alors pour la câblerie des Canebiers. Au silence des câbleuses de fond, seulement interrompu par des générations d'enfants émerveillés par le terrain de jeux idéal que constituent les décors industriels des hangars de la câblerie, répond en contrepoint la joyeuse animation de la villa Grammont, refuge des artistes et maison de vacances de la nombreuse descendance

de l'industriel. Georges Grammont y demeure à l'année, et avant 1930, les frasques de son jeune frère Edouard, traversant la propriété à vive allure au volant de sa Bugatti rouge pour n'arrêter son bolide qu'à l'ultime extrémité de l'appontement de l'usine, ont laissé chez ceux qui fréquentèrent les lieux, des souvenirs marquants (27).

Utilisée comme dépôt par les troupes d'occupation italiennes puis allemandes, l'usine des Canebiers est réemployée une dernière fois à la Libération, comme lieu d'internement pour les prisonniers de guerre, auxquels on aménage des dortoirs rudimentaires dans les cuves du « purgatoire ».

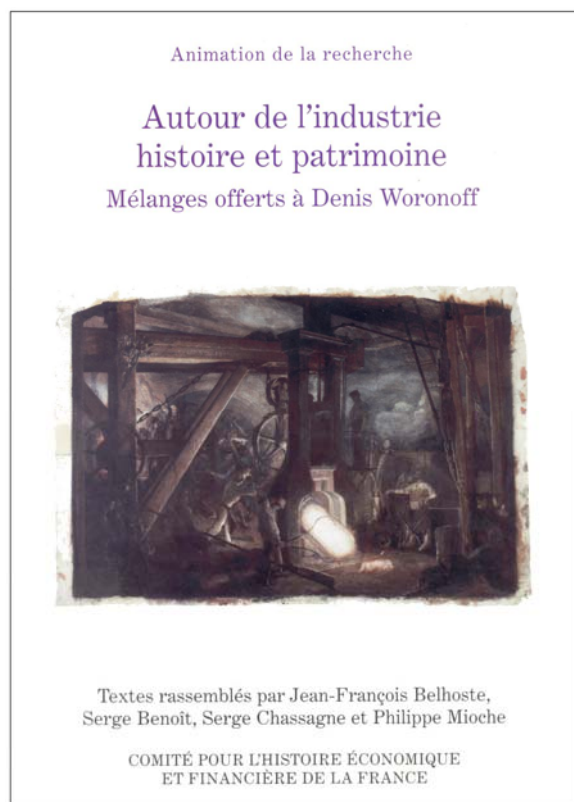
Les changements intervenus dans le statut des usines Grammont, vendues en 1943 aux Tréfileries et Laminoirs du Havre, ne concernent pas l'unité tropézienne. Celle-ci reste propriété de la famille Grammont, sauf pour le matériel de l'usine, finalement démonté en 1948 afin d'être livré par wagons de chemin de fer, chargés à Saint-Raphaël, à l'entreprise de tréfilerie de l'Atlantique (28).

L'histoire de la câblerie d'Alexandre Grammont s'achève donc là où elle avait commencé, puisque la même gare avait vu arriver en 1892 les premiers rouleaux d'âme de cuivre destinés à la fabrication des câbles sous-marins. N'abritant plus désormais que de la poussière et des souvenirs, les bâtiments industriels des Canebiers furent détruits en 1952, libérant des terrains qui abritent aujourd'hui encore, pour la plupart, les résidences des descendants d'Alexandre Grammont.

Daniel FAGET

1. Musée de la Soie de Bourgoin-Jallieu. Fonds Grammont. Etat des lieux de l'usine de Saint-Tropez. 27 septembre 1930
2. Entretien avec M.Lucien Astegiano, Décembre 2000.
3. Louis Girardet. « Marseille-Bizerte-Tunis ». Lyon, 1894.
4. Carnets personnels d'A. Grammont. 10 octobre 1905. Archives privées, Mme Elisabeth Pocachard.
5. Entretien avec M.Lucien Astegiano, Décembre 2000.
6. Elisabeth et Stéphane Curveiller, « Histoire de l'usine de Calais », Publication pour le centenaire de l'usine. Calais, 1990.
7. Carnets personnels d'A. Grammont. 8 février 1916. Archives privées, Mme Elisabeth Pocachard.
8. Louis Girardet. « Marseille-Bizerte-Tunis ». Lyon, 1894.
9. Situation mensuelle de l'industrie par commune. Archives départementales du Var. 16M 1/11
10. Registres de recensement. Archives municipales de Saint-Tropez. 2F12, 2F13, 2F15, 2F16, 2F17.
11. « Le Petit Var », 16 mars 1895, Archives départementales du Var.
12. Correspondance A. Perret, secrétaire d'A. Grammont, 29 mai 1901. Archives privées, Mme Elisabeth Pocachard.
13. Carnets personnels d'A. Grammont, 1905-1906. Archives privées Mme Elisabeth Pocachard. Correspondance A. Perret, secrétaire d'A. Grammont, 29 mai 1901. Archives privées, Mme Elisabeth Pocachard. Témoignage M.Gérard Fouchard, « Association des Amis des Câbles Sous-Marins », 16 mai 2001. Plaquette de présentation de l'entreprise, 1920. Archives privées, M.Frédéric Laffin-Grammont.
14. Carnets personnels d'A. Grammont, 11 décembre 1907. Archives privées, Mme Elisabeth Pocachard.
15. Acte notarié du 28 mars 1908, Minutes Pierre Bernard. Archives de l'étude de Maître Guibard, Notaires réunis, Lyon.
16. Carnets personnels d'A. Grammont, 9 mars 1906, 9 mai 1906. Archives privées, Mme Elisabeth Pocachard.
17. *L'Economiste Français*, 4 mai 1901.
18. *L'Economiste français*, 25 septembre 1897. Rapport de l'ingénieur Séligmann, sous-ingénieur des Télégraphes, Paris, 21 juin 1882. Archives d'Outre-Mer, Indo CGI 10974.
19. Carnets d'A. Grammont, 5 juillet 1903.
20. Archives d'Outre-Mer, F 283/4, B.223/4, N 54-10.974, Essais d'acclimatation de gutta-percha en Cochinchine, 1882.
21. Carnets d'A. Grammont, 20 mai 1903.
22. Fonds « De Cantelar », dossier 38 : Flotte de commerce britannique, Chambre de Commerce de Marseille.
23. Idem
24. Câbles Marseille-Bizerte, F.90 20928, Archives Nationales.
25. Missions de réparation du câble Saïgon-Pontianak, K 42/ 3032, K 42/ 3940, Archives d'Outre-Mer.
26. Rapports de l'ingénieur Faure, 27 septembre 1930, 29 août 1932, Fonds des Etablissements Grammont, Musée de la soie, Bourgoin-Jallieu.
27. Témoignage M.Etienne Astegiano, octobre 2000.
28. Témoignage M.Lucien Astegiano, décembre 2000.

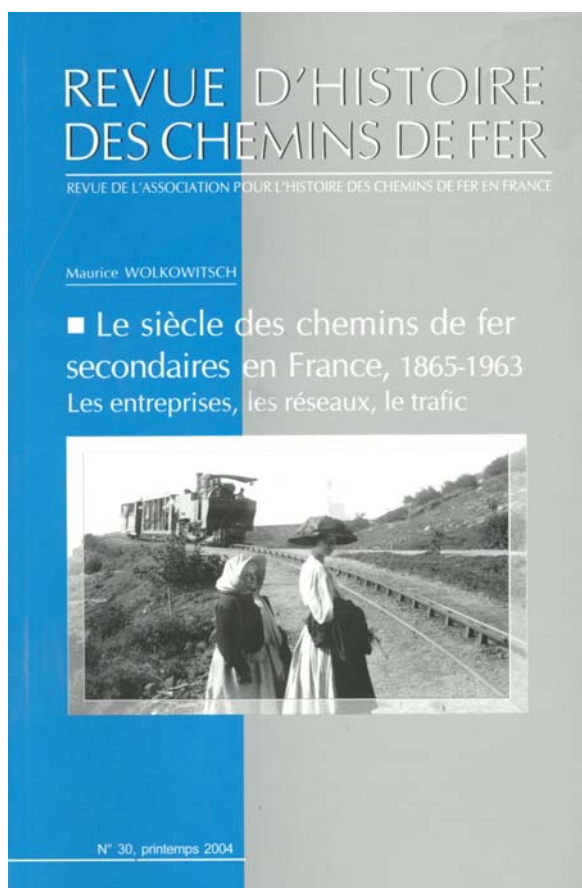
Publications



Denis Woronoff est un homme de conviction et de culture. Il est un historien dont l'œuvre contribue à renouveler de nombreux domaines. Citons la Révolution française et l'Empire, les responsabilités industrielles de l'État, l'histoire des techniques et des espaces du travail, le patrimoine industriel, les approches sectorielles sur la longue durée qu'il s'agisse de la forêt, du verre ou bien sûr de la sidérurgie. Denis Woronoff est un explorateur inlassable de nouvelles méthodes et de nouvelles sources, de l'archéologie industrielle aux images de l'industrie en passant par la biographie critique. Tous ses travaux convergent vers une histoire globale de l'industrie, cette aventure complexe qui dure depuis cinq cents ans et qui se renouvelle sans cesse dans son mouvement propre et dans le regard que la communauté scientifique porte sur elle.

Cette œuvre féconde a suscité le rassemblement d'amis et de collègues qui ont rédigé cet ouvrage. Venu d'horizons disciplinaires et institutionnels divers (l'Université, le CNRS, l'École des hautes études en sciences sociales, le CNAM, la Culture), les auteurs ont voulu rendre hommage à sa posture intellectuelle et à ses qualités humaines en prolongeant les débats et les questionnements qui trouvent bien souvent leurs origines dans les travaux de Denis Woronoff.

Autour de l'industrie histoire et patrimoine. Mélanges offerts à Denis Woronoff. – Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 2004. – 635 p.



Les chemins de fer secondaires de France, qui ont formé l'un des réseaux les plus denses d'Europe, avec 20 000 km de lignes qui permettaient de joindre et rejoindre bourgs et petites villes sur l'ensemble du territoire, sont devenus un objet de nostalgie ou d'émerveillement tant la mutation radicale des transports qui a marqué les quarante dernières années semble les reléguer dans un monde exotique, lointain et heureusement disparu, fait de batailles de clochers, de mobilités microscopiques et de lenteur subie. Cet ouvrage restitue à ces expériences particulières qu'il analyse avec minutie le cadre général d'une époque circonscrite tant par les caractères de la demande de transport qui s'y est exprimée que par ceux de la réponse qui lui a été apportée. Il brosse une vue d'ensemble d'un secteur économique qui a suscité quelques grands groupes encore présents aujourd'hui ; il apprécie la réalité de la desserte rurale et urbaine ; il pondère les facteurs qui ont déterminé les tracés des lignes, ignorés par l'historiographie qui a rejeté l'œuvre des élus et des ingénieurs dans la polémique de la Troisième République en les qualifiant indistinctement de « chemins de fer électoraux ». Il rappelle, enfin, l'importance et la diversité des trafics à l'échelle des capacités de production et des marchés du temps.

Maurice Wolkowitsch nous offre ainsi un instrument inédit d'appréciation et d'interprétation d'ensemble de cette aventure nationale qui a duré près d'un siècle à un moment de nouvelles décisions pour le transport collectif régional et local.

WOLKOWITSCH (Maurice). – *Le Siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963.* – Paris, Revue d'histoire des chemins de fer, 2004. – 488 p.



La lettre électronique
« Industries en Provence »
est publiée par MIP-Provence,
association Loi 1901

MIP-Provence C/O MST CEE
21, rue Gaston de Saporta
13100 Aix-en-Provence
Tél. 04 42 17 40 00

INDUSTRIES EN PROVENCE

**La Lettre électronique
de MIP-Provence**

**n°9
Décembre 2004**

Lettre mensuelle

Directeur de la Publication :

Philippe Mioche

Rédacteur en chef :

Olivier Lambert

olambert@up.univ-aix.fr

Comité de Rédaction :

Georges Comet

Xavier Daumalin

Claude-Alain Sarre

Maurice Turc