

## BULLETIN CRITIQUE

A propos de CATY (Roland) et RICHARD (Eliane), *Armateurs marseillais au XIX<sup>e</sup> siècle, tome 1 de l'Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille 1986, 340 p. ill.

« Marseille souffre d'une crise économique dont les effets sont plus généraux... Elle a traversé deux années de crise industrielle et commerciale qui ont porté un coup grave à sa prospérité. » On peut lire — ou relire — ces lignes dans *Le Sémaphore* du 11 septembre 1885. Le doyen des quotidiens marseillais, organe des milieux d'affaires de la ville et très lié à sa Chambre de Commerce, analyse alors avec lucidité la situation d'une cité qui relève à peine, de surcroît, d'une sévère épidémie de choléra (plus de 3.000 victimes en 1884-85). Comme l'ensemble de la France, Marseille est frappée par la première grande crise « capitaliste » du XIX<sup>e</sup> siècle, la plus dure après celle — encore à dominante rurale — de 1846-49. Pourtant, cette épreuve n'affecte pas trop sa croissance économique et démographique dans la décennie 1880-90. A cette date sa population a franchi le cap des 400.000 habitants et son port, toujours le premier de France, bénéficie à la fois de l'implantation d'industries, d'un afflux de main-d'œuvre immigrée — italienne essentiellement — et de l'expansion coloniale.

Quel contraste avec la décennie 1980-1990 où notre ville se débat dans une conjoncture de crise plus longue et plus complexe dont nous constatons le processus inquiétant : baisse de la population urbaine, « casse » ou fuite des entreprises industrielles, et de leurs capitaux, désertification du port urbain, une fois passée la saison estivale des cars-ferries, problèmes posés par une immigration quantitativement et ethniquement différente, alors que la société marseillaise, avec plus de retard que d'autres villes françaises, certes, se « tertiarise » dans les plus mauvaises conditions. L'Etang de Berre, Fos, Marignane — encore que le trafic de son aéroport soit dépassé par celui de Nice — témoignent bien de cette expansion (ou exode ?) vers le Nord-Ouest que les Marseillais ont si longtemps appelé de tous leurs vœux. Mais cette expansion, elle-même perturbée, demeure incertaine tant que des réalisations vitales ne seront pas achevées. Nous pensons, bien sûr, à la canalisation complète de la voie d'eau Rhône-Rhin dont les plans et les travaux demeurent les victimes d'une lenteur aussi désespérante que séculaire.

C'est pourquoi, alors que chacun s'interroge sur l'avenir de Marseille européenne et méditerranéenne à la fin des années 1980, il est utile et profitable de se tourner vers ce XIX<sup>e</sup> siècle si proche et si lointain à la fois. Un livre, pionnier d'une collection elle-même ambitieuse et prometteuse, nous conduit à réfléchir sur les interférences

inévitables entre ce passé et notre présent.

Il faut donc remercier, en tout premier plan, lieu, Eliane Richard et Roland Caty d'avoir « relancé » une histoire économique et sociale marseillaise elle-même restée trop longtemps « en panne », après les brillantes études sur le « glorieux XVIII<sup>e</sup> siècle ». C'est que la connaissance du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècles s'avère beaucoup plus ardue pour des raisons diverses : problèmes méthodologiques, pénurie de chercheurs qualifiés, ces derniers — au surplus — manquant de moyens dans leurs recherches, documentation publique surabondante et accès inégal aux archives privées... nous n'allons pas ici ouvrir un autre débat.

En revanche, on ne peut que se réjouir de l'initiative de la C.C.I.M. qui a mis en train une série de publications<sup>1</sup> dont cet ouvrage est le premier fleuron. Ouvrage qui s'intègre aussi dans un courant de recherches intéressant toute la Méditerranée occidentale française ; en effet, presque simultanément, ont paru une biographie de Nicolas Paquet, puis de Charles Finidori, *Corsica maritima*, en attendant l'édition de la thèse de Jean Domenichino sur Port-de-Bouc<sup>2</sup>.

Ce n'est donc pas l'amitié ou la complaisance qui me font apprécier ici la qualité du livre écrit par Eliane Richard et Roland Caty. Je sais, par expérience, pour avoir assisté, en leur présence, à de nombreux séminaires de recherche, combien a été longue, patiente, érudite — au meilleur sens du terme — l'élaboration et l'aboutissement de leur enquête. Qu'on ne s'y trompe pas : celle-ci va beaucoup plus loin qu'une monographie économique classique bourrée de graphiques et autres statistiques. Trop longtemps empêtrée dans un quantitatif développé à ce point qu'elle versait excessivement, à son tour, dans l'événementiel, l'histoire économique a évolué elle aussi. Déjà l'un de ses père fondateurs, récemment décédé, Ernest Labrousse, affirmait volontiers que « de l'économique procède le social et du social le mental ». Raccourci qu'il ne faudrait pas schématiser à l'extrême en déterminisme sommaire. Etudier un groupe social, celui des armateurs marseillais, par exemple, en un lieu et à une époque donnés, suppose une globalité historique faisant appel aussi bien à la généalogie qu'aux comportements psycho-sociologiques, à l'histoire de l'éducation comme à celle de la vie quotidienne, bref à toutes les activités possibles d'hommes vivant dans leur milieu professionnel comme dans leur intimité familiale et dans leur environnement culturel. On imagine la diversité des sources auxquelles les auteurs ont eu recours, les plus précieuses étant, sans nul doute, celles qui ont permis l'étude des fortunes et des successions, mais aussi les archives privées, la correspondance l'iconographie d'un groupe social dont le XIX<sup>e</sup> siècle a vu se dérouler la naissance, la progression puis l'apogée jusqu'au seuil des années 1900.

Mais, tout d'abord, qu'est-ce qu'un armateur ? Entre 1815 et 1840, années décisives où la vapeur commence à concurrencer la voile, on pense à l'armateur Morel présenté

1. Cf. le tome II de la même collection : Paul BOIS, *Armements marseillais Compagnie de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, Marseille 1988, 450 p. ill. Sont annoncés prochainement : *Marseille sur Fos ou la conquête de l'Ouest*, par George RICARD, *Marseille et la crise (1929-1935)*, par Olivier LAMBERT, *Tuiles briques et Carreaux de Marseille*. par Yves RATIER

2. Cf. Danielle DIGNE : *Nicolat Paquet, l'aventure maritime et coloniale d'un grand armateur*, Paris, 1986, 258 p. ; Charles FINIDORI, op. cit., Paris, 1988, 310 p. ill. Jean DOMENICHINO, *Un chantier, des ouvriers, une ville : Port-de-Bouc et la construction navale*, thèse de doctorat, Aix-en-Provence 1988, 2 vol. 469 + 231 p. dactyl... Ouvrage couronné par l'Académie de Marseille en 1989.

comme tel par Alexandre Dumas dans les toutes premières pages du *Comte de Monte-Cristo*<sup>3</sup>. Après 1840, dans les colonnes du défunt *L'Indicateur Marseillais*, qui commence à paraître annuellement, on dénombre environ une cinquantaine d'armateurs, 38 en 1869, 55 en 1880, année d'apogée à la veille de la crise, pour le port de Marseille. Mais il faut s'attarder sur l'émergence puis l'évolution du mot armateur. Il apparaît pour la première fois, dans une déclaration de 1830. En réalité, pendant des années, il est difficile de faire une distinction précise entre armateurs et négociants-armateurs. Ces derniers représentent une bonne moitié de l'effectif et sont plus proches de leurs homologues négociants du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après 1850, au contraire, le charbon, la vapeur, le chemin de fer, les industries, les banques, les compagnies et sociétés favorisent, dans le courant de prospérité qui correspond en gros au Second Empire, la primauté irréversible des armateurs véritables. C'est le passage « des quirsats aux sociétés anonymes » (p. 45-49). Aux négociants-armateurs du premier type, tels les Bazin ou les Pastré, vont succéder les grands armateurs comme Victor Régis, Charles Verminck, les frères Valery et surtout les familles Fabre et Fraissinet<sup>4</sup>.

Alors vont se constituer les moyennes et grandes compagnies : Touache (Compagnie Mixte) en 1866-67, Chambon<sup>5</sup> en 1873, Paquet, Fraissinet et Fabre. Ces trois dernières, les plus connues, ont su le mieux réaliser cette mutation.

Après cette première partie de l'ouvrage, consacrée à « l'horizon professionnel » des armateurs, d'autres chapitres, sans doute les plus neufs, abordent un thème de recherche historique aujourd'hui très en vogue : celui de Familles et Pouvoirs, c'est-à-dire, dans ce livre, les grands notables et leur influence directe ou indirecte dans le monde des affaires de la politique de la bienfaisance et de la culture.

On ne saurait résumer ici la richesse des renseignements fournis et explicités par les auteurs. Contentons-nous de mettre en exergue quelques exemples : à commencer par celui des alliances familiales. Elles font l'objet de tableaux généalogiques détaillés dans le texte (p. 108) comme dans les annexes (p. 193 sqq.). On peut suivre ainsi, avec parfois des caractères d'endogamie, les mariages Fraissinet-Fraissinet, et Fraissinet-Baux. De l'union, au XVIII<sup>e</sup> siècle, entre le négociant Jean Fraissinet et sa cousine Germaine Marguerite Fraissinet est issue, entre autres, la lignée des armateurs Marc Constantin puis Adolphe, époux d'Eugénie Bazin et, Louis père d'Alfred Fraissinet (1855-1927). Son petit fils, Jean (1894-1981) est, on le sait, davantage lié aux tourmentes économiques et politiques du XX<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup>.

Après les alliances, les fortunes : avec une illustration concrète, qui fait rêver à l'heure des ordinateurs boursiers. Il s'agit du livre de compte de Cyprien Fabre en 1883 (pp. 304-305) ; on peut lire, sur deux feuilles manuscrites intitulées « Etat de ma fortune 1<sup>er</sup> janvier 1883 », à gauche les dettes et les créances : « je dois... 340000 francs... il m'est dû 84209 francs 70 ». A droite se trouve l'actif : « J'ai... 9.582.219 francs 51 » dont l'essentiel (toutes déductions mentionnées) correspond au capital même de ses entreprises. La part de la fortune immobilière c'est-à-dire trois maisons rues Sylvabelle

3. Dans ce roman publié en 1846 l'armateur Morel est ainsi qualifié dès 1815.

4. Charles Verminck était surnomé « le crocodile » (p. 56). Quant à la compagnie Fraissinet, elle bénéficia plus tard, surtout pour les lignes de Corse, de la chute des Valery.

5. C'est l'une des rares compagnies marseillaises survivantes, très tôt spécialisée dans le remorquage.

6. D'autre, alliance, où l'on trouve les noms de Rostand, des Fabre, des Couve, des Luce furent génératrices, on le sait, d'illustres talents littéraires, scientifiques ou politiques.

et Saint-Jacques ainsi que quelques terrains<sup>7</sup> n'atteint pas 600.000 francs. A sa mort, en 1898, la succession déclarée de Cyprien Fabre s'élevait à 5.350.000 francs-or, soit environ, de nos jours, plus de 80.000.000 francs

Ainsi, le petit négociant-armateur de 1868 est devenu, au cours de la décennie 1881-1891, un grand armateur dirigeant deux compagnies modernes (17 navires et 35.000 tonneaux de jauge). Interlocuteur écouté des responsables économiques et politiques nationaux, coloniaux, voire même, internationaux, président de la Chambre de Commerce pendant dix ans, Cyprien Fabre est le défenseur vigilant des intérêts de Marseille notamment à l'époque décisive du retour au protectionnisme. Sa carrière ses activités, son portrait font, du reste, l'objet de la dernière partie de l'ouvrage qui, en retraçant « son itinéraire remarquable », permet, à travers cette monographie, de synthétiser les chapitres précédents (p. 271 à 306). Nous n'insisterons pas sur l'influence politique des armateurs et du rôle joué par certains d'entre eux à la fin du Second Empire et au début de la Troisième République<sup>8</sup>. Autour des années 1880, le plus important est sans nul doute Adolphe Fraissinet, en raison de son adhésion à une république libérale et modérée, à l'image du plus grand quotidien de la ville, *Le Petit Marseillais*.

Précisons toutefois un point particulier : celui de Simon Ramagny cité une seule fois p.144. Il est intéressant dans la mesure où le monde de l'armement et du commerce interfère sur une longue période avec la politique locale. Ramagny, lequel comme son patron Valéry, a cédé à la mode de francisation des noms corses, est né à Ajaccio en 1807. Il est certes un ardent républicain sous la Monarchie de Juillet ; il milite dans la Société des Droits de l'Homme à Marseille avec Jacques Imbert, puis est membre de la commission municipale en 1848. Devenu directeur de la compagnie Valery, Ramagny est effectivement candidat au conseil général en juin 1864 dans le vaste 5<sup>e</sup> canton de l'époque (extra-muros). Est-ce à dire qu'il est élu en tant que républicain opposant au régime à cette date ? Les choses sont beaucoup plus complexes. Après le scrutin national de 1863, les préfets impériaux commencent à mieux doser le choix de leurs candidats. L'important, à Marseille, c'était, après la retraite de Canaple, de faire échec à l'Union Libérale dans une troisième circonscription qui avait élu député le républicain modéré Marie un an plus tôt en compensation du succès de Berryer (légitimiste) dans la première. Il fallait donc déjouer la manœuvre de l'opposition qui voulait rééditer l'opération précédente en faisant élire l'orléaniste Clapier dans le troisième canton avec le renfort des voix de gauche tandis que les monarchistes appuieraient, dans le cinquième, le candidat démocrate. Mais ce candidat est Bory, et non Ramagny qui est élu au second tour tout en affirmant « son indépendance de caractère et son passé démocratique irréprochable »<sup>9</sup>. Il récusé donc toute candidature officielle ou officieuse et on ne peut douter de sa sincérité puisqu'il conservera son siège en 1871. Il n'en reste pas moins qu'en 1864 l'Empire libéral a préféré son succès à celui de Bory dans la mesure où Ramagny représentait une population en grande partie ouvrière au débouché de la vallée de l'Huveaune dans un canton où Valery et lui

7. Celui de la Grenouillère, sur le Prado, venait d'être acheté un an plus tôt (12.000 francs payés pour un hectare). Quant au domaine beaucoup plus important de Luminy (1.200 hectares), il avait été acquis en 1819 pour 105.000 francs et demeurait indivis dans la famille de Cyprien Fabre

8. Cf. nos premiers travaux sur *Les élections de 1869* et *La Commune de 1871 à Marseille*.

9. Cf. *Le Courrier de Marseille*, 25 juin 1864 et sur Ramagny, notre contribution au tome VI du *Mémorial des Corses* : « L'exemple de Marseille », p. 464.

même étaient partisans des Ports-Sud. Soulignons, au passage, ce duel entre deux futurs maires de Marseille : Bory, le premier en 1870-71 et Ramagny, un peu plus tard en 1878-79. Par ailleurs, il n'entrait pas dans le propos des auteurs d'étudier les rapports à peine évoqués avant 1900, entre les armateurs et les syndicats, surtout ceux des Inscrits Maritimes et des Dockers. Par leur densité et leur intensité, à la fois, jusqu'en 1914, ils nécessiteraient, au moins, un autre volume.

Plus originales sont les pages concernant la bienfaisance, la charité, les prémices d'un certain mécénat et, surtout, la vie quotidienne de ce groupe d'armateurs. Par la correspondance, les journaux intimes<sup>10</sup>, les photographies, on aborde un autre domaine de la recherche actuelle, à savoir une revalorisation de l'histoire des Femmes, de la Famille et de l'Enseignement. Deux chapitres sont consacrés à tous « les reflet de la vie privée » : les collèges catholiques ou protestants, la composition des bibliothèques et le choix des lectures, l'importance de la formation musicale, les problèmes de santé, les distractions des hommes et des femmes dans leurs hôtels particuliers ou leurs bastides à la campagne, les voyages proches ou lointains etc...

Dans leur conclusion, Eliane Richard et Roland Caty s'interdisent de trop anticiper sur les suites d'un « âge d'or qui touche à sa fin » (p.303) et, s'ils terminent leur livre par une citation pessimiste du regretté Louis Pierrein relative à « des temps qui ont changé », ils rappellent leur intention première : « évoquer les personnalités et l'action de ses hommes qui ont écrit l'un des chapitres les plus brillants de l'histoire de Marseille ».

Nous ajoutons simplement que les sources, la bibliographie, l'index - très précieux - et les tables confirment la qualité scientifique de cet ouvrage sans exclusion, pour autant, tout l'agrément de sa lecture.

Antoine OLIVESI

---

10. Essentiellement celui d'Isabelle Fraissinet (pp. 208 à 214 et 267). L'ouvrage récent de Christian Harrel-Courtès, *Quand les bourgeois étaient rois...* (Paris, 1988, 247 p.) est, en revanche plutôt sévère, voire même très dur, à l'égard des comportements et de la mentalité de cette classe sociale » dont l'auteur est issu à Marseille au début du XX<sup>e</sup> siècle.