

## INTRODUCTION

Les deux articles rassemblés dans ce court dossier sur les économies portuaires sont issus de deux journées d'étude tenues à Marseille en octobre 1988 à l'initiative du GDR Nord-Méditerranée, avec l'appui de la municipalité et du Centre de culture scientifique, technique et industrielle Provence-Méditerranée. Cette rencontre n'était pas un colloque destiné à la présentation de travaux achevés en vue de la publication d'actes. Il s'agissait d'une réunion de travail, où étaient exposés des travaux en cours afin de répondre à deux objectifs :

- inviter des chercheurs travaillant le plus souvent de manière isolée à mettre en commun hypothèses, méthodes et premiers résultats, pour renforcer la pertinence et la cohérence des travaux engagés ;
- donner une impulsion nouvelle aux recherches sur un champ d'étude dont beaucoup d'aspects restent encore à défricher.

Certes, l'histoire maritime méditerranéenne a déjà donné lieu à plusieurs travaux majeurs, et notamment, dans le cas de Marseille, à la thèse magistrale de Charles Carrière<sup>1</sup>. Mais les zones d'ombre demeurent multiples. Elles concernent d'abord les aspects les plus "classiques" du trafic portuaire : paradoxalement, on pouvait noter que plus la période étudiée était récente, plus grandes étaient nos insatisfactions et peut-être même nos ignorances. Ainsi le mouvement du port de Marseille, bien connu à l'époque moderne, surtout aux entrées grâce aux registres de la Santé, n'a pas fait ensuite l'objet d'études d'ensemble. A cela s'ajoutent des interrogations nouvelles, qui s'inscrivent dans un souci plus général de relecture de l'histoire économique de la Méditerranée. Jusqu'à la fin des années 1970, la prégnance, chez les historiens, des modèles de croissance anglo-saxons, fondés sur la houille, la sidérurgie et l'industrie cotonnière, a dévalorisé, disqualifié et parfois même empêché de percevoir d'autres formes de

---

1. Charles CARRIERE, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'histoire des économies maritimes*, Institut Historique de Provence, Marseille, 1973.

dynamisme. L'industrie méditerranéenne s'est trouvée particulièrement affectée par cette longue incapacité des historiens économistes à faire preuve d'autonomie dans leurs cadres d'analyse : la souplesse d'adaptation aux contraintes et opportunités commerciales dans les choix d'activité est devenu synonyme de fragilité et même souvent de comportement spéculatif ; le poids de la main-d'œuvre dans des systèmes productifs parfaitement adaptés a été assimilé à un archaïsme impuissant à saisir l'intérêt du progrès technique et à un refus de la logique de l'investissement capitaliste ; enfin des pans entiers de l'industrie, notamment les industries alimentaires et celles productrices de biens de consommation non textiles, étaient facilement oubliés.

Les économies portuaires se situent au cœur de ce qui était alors l'un des nouveaux enjeux majeurs de l'histoire économique. Parce que le port est à la fois lieu de trafic de marchandises, de pouvoir négociant et souvent aussi ville d'industries, il cumule les "mauvaises images", de fragilité des acquis et de caractère douteux des comportements, avec les éléments de dynamisme : milieu d'affaires rompu aux anticipations, ouverture sur de vastes espaces pourvoyeurs de matières premières, de main-d'œuvre et de marchés. Ces observations permettent de comprendre la nature de la réflexion qui s'est engagée alors :

- sans être pionnière, puisque des travaux importants étaient déjà avancés dans d'autres régions de l'Europe méditerranéenne, elle se voulait spécifique, dégage des exclusives traditionnelles à l'égard de certains comportements ou secteurs ;

- elle assumait délibérément la pluralité des approches et la complexité des relations entre chacune des multiples facettes de l'économie portuaire : trafic, infrastructures de transport maritime et terrestre, industrie, société urbaine ;

- il s'agissait enfin d'une démarche comparative prenant en considération l'ensemble du rivage nord-occidental de la Méditerranée, de l'Italie à l'Espagne.

Les travaux ont concerné les principaux ports de cet arc méditerranéen. Pour des raisons tenant à la fois au sujet des recherches présentées et à l'intérêt de la comparaison, les débats majeurs ont porté sur la comparaison entre Barcelone et Marseille. Le rapprochement s'est révélé particulièrement fécond. Il a fait apparaître la nécessité de recherches parallèles, y compris pour faire ressortir les contrastes, par exemple sur les équipements portuaires. Il a montré aussi le caractère fallacieux de certains clichés, comme l'opposition entre un simple port, Marseille, et une cité industrielle, Barcelone. Chaque ville est l'un et l'autre à la fois, selon des modalités certes originales dans chaque cas, mais qui justifient toutes l'attention du chercheur. D'où la présentation de trois recherches en cours sur le port de Barcelone, et dans le cas de Marseille, de deux recherches faisant apparaître la complexité des stratégies entre négoce, armement et industrie et la vitalité des initiatives industrielles.

Le présent dossier rend donc compte de manière très partielle de la diversité et de la richesse des débats engagés. A cela plusieurs raisons. La première est que certains auteurs ont considéré que leurs résultats étaient encore trop pro-

visoires pour justifier une publication. Il en est ainsi notamment pour Jean-Louis Miège, auteur d'un exposé magistral sur l'activité maritime de Marseille pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Il s'agit du type même de sujet sur lequel la synthèse, attendue avec impatience, est rendue difficile par l'incertitude des sources et la dispersion des recherches. En l'occurrence, notre réunion doit encore achever de porter ses fruits. En revanche, dans d'autres cas, l'aboutissement des travaux et leur parution dans un autre cadre ne justifient pas la publication d'une phase intermédiaire. Un seul exemple : Michel Lescure avait présenté les premiers résultats d'une enquête sur la "démographie" des sociétés industrielles à Marseille pendant les deux premiers tiers du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Ces résultats, invitant à une profonde révision de l'histoire industrielle de la cité, plus précocément dynamique qu'on ne l'a longtemps cru, ont été publiés dans un ouvrage collectif plus général sur le sujet.

N'ont été finalement conservées que deux contributions, l'une sur Marseille, l'autre sur Barcelone<sup>3</sup>. La première, de Roland Caty et Eliane Richard, illustre, à travers trois figures emblématiques, l'évolution des stratégies d'affaires du négoce à l'industrie. La trajectoire est remarquablement révélatrice des capacités d'anticipation et d'adaptation du milieu du négoce ; elle montre aussi que cette élite de la cité ne joue pas un rôle pionnier dans l'engagement industriel. Les auteurs se gardent d'ailleurs d'en faire le modèle unique d'évolution des stratégies. A juste titre, parce que la cité portuaire se caractérise alors par une grande diversité sociale des sources d'initiative potentielles comme des opportunités de profit. L'autre article, d'Albert Carreras et César Yañez, est doublement novateur, par son objet et sa méthodologie, l'objet étant l'outil portuaire dans une ville industrielle et la méthode consistant en une approche financière sur la très longue durée, depuis le règne de Ferdinand VII jusqu'au milieu de la période franquiste à la veille du *desarrollo*.

Les résultats présentés ici ne traduisent donc pas seulement les limites des journées dont ils sont le fruit. Ils en illustrent aussi le succès : cette rencontre de 1988 a constitué l'étape intermédiaire nécessaire à plusieurs aboutissements ; elle a invité aussi les historiens à ne pas mutiler leur regard et à ne pas oublier que les grues des quais et les cheminées d'usines sont les emblèmes croisés de tous les grands ports méditerranéens.

Gérard CHASTAGNARET

2. LESCURE Michel, "Compagnies and manufacturers of the first period of industrialisation in Marseilles (1810-1860)", in JOBERT Philippe et MOSS Michael (édit). *The birth and death of compagnies. An historical perspective*, 1990, p. 105-120.

3. Une troisième, parvenue trop tard à la rédaction, sera publiée dans une prochaine livraison.