

# LES INGÉNIEURS ANGLAIS DE LA PROVENCE MARITIME SOUS LA MONARCHIE DE JUILLET

Dès le début de la monarchie de Juillet, l'industrie marseillaise engage un démarrage longtemps sous-estimé jusqu'à l'étude récente de Michel Lescure<sup>1</sup>. Son essor s'appuie sur la capacité des hommes d'affaires de la ville à s'insérer dans des circuits commerciaux internationaux. Le volume d'échanges augmente de manière considérable. Les entrepreneurs donnent au port une fonction industrielle en se lançant dans la transformation de produits bruts importés (blé, sucre, graines oléagineuses...). Les créations d'huileries, de minoteries et de raffineries de sucre se succèdent à un rythme élevé. L'importance croissante des marchés demande l'application de nouvelles techniques. Aucune industrie ne peut dépasser un certain point de développement si elle ne possède pas la capacité requise en biens d'équipement.

Cette demande de machines, gonflée à partir de 1835 par le démarrage de la navigation à vapeur, donne naissance à l'industrie métallurgique et mécanique marseillaise. C'est une industrie neuve. Elle a des besoins technologiques d'une ampleur inconnue jusque là. En de nombreux points, elle doit faire son apprentissage, acquérir les connaissances techniques nécessaires à la mise au point d'une production variée (machines fixes et mobiles, chaudières...). Il lui faut trouver des techniciens compétents. Ces hommes sont relative-

---

1. Michel LESCURE, « Companies and manufacturers of the first period of industrialisation in Marseille, 1810-1860 » dans Philippe JOBERT P., Michael MOSS, *The birth and death of companies : an historical perspective*, The Parthenon Publishing Group, UK, USA, 1990.

ment rares en France. Ils sont, en revanche, nombreux en Angleterre, pays qui exerce une suprématie incontestée dans les secteurs métallurgiques depuis les débuts de la révolution industrielle. En ce domaine, Marseille partage un problème commun à l'ensemble des foyers européens en cours d'industrialisation.

Pour combler leur retard technologique, les pays de l'Europe de l'ouest se sont lancés dans une politique d'emprunt et d'imitation des techniques anglaises. Parallèlement à une importation d'outils, de mécaniques et de plans, « *le tout longtemps contrarié par les interdictions britanniques pesant sur l'exportation des techniques*<sup>2</sup> », les voyages d'études se multiplient. L'action la plus efficace reste toutefois l'embauche d'ingénieurs venus de Grande-Bretagne. Le continent parvient à en attirer un grand nombre. Les spécialistes anglais traversent la Manche dès les premières décennies de la révolution industrielle.

La France entre tôt dans le mouvement. La modernisation du secteur métallurgique français est en grande partie effectuée sous la direction d'ingénieurs anglais. Les apports de John Wilkinson au Creusot à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (introduction de la fonte au coke) et de James Jackson à Saint-Etienne au début de la Restauration (mise en œuvre des nouveaux procédés de fabrication de l'acier) sont pleinement révélateurs de l'importance du rôle joué par ces hommes dans le processus de transfert de technologie.

Interrompue par les guerres napoléoniennes, la venue des techniciens anglais reprend dès 1815 et se poursuit avec vigueur sous les règnes de Louis XVIII et de Charles X. « *Le paroxysme de leur action se place incontestablement entre 1815 et 1830... par la suite, ils se révéleront moins nécessaires, la relève ayant été prise par les nationaux*<sup>3</sup> ».

En fait, le schéma français n'est pas uniforme. Les différences régionales sont marquées. Entre Marseille et Toulon, la côte provençale échappe à la règle et forme un cas particulièrement original. Sous la Restauration, les techniciens étrangers sont rares et ne sont représentés que par quatre éléments, engagés de plus dans la même affaire, celle des chantiers de constructions navales de La Seyne. L'entreprise a été fondée en 1818 par l'Américain Edward Church avec l'aide de trois Britanniques (Barnes et les frères Evans)<sup>4</sup>. Les frères Evans vont demeurer en Provence. Pour Church, il ne s'agit que d'un passage éclair. L'Américain, engagé dans diverses opérations, quitte rapidement la région toulonnaise.

2. Louis BERGERON, *L'industrialisation de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1979, p. 67.

3. Fernand BRAUDEL, Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, tome III, 1976, p. 481.

4. Edward CHURCH (1779-1845), pionnier de la navigation à vapeur, et consul des Etats-Unis à Lorient de 1817 à 1832, Félix RIVET, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône, 1783-1863*, Paris, p. 64-65.

Sous la monarchie de Juillet, la situation est radicalement différente. Les ingénieurs anglais apparaissent à Marseille, à La Seyne et à La Ciotat. Leur nombre va croissant. Le contingent est fort d'au moins une quinzaine de membres à la veille de la Révolution de 1848<sup>5</sup>. Tous ces hommes travaillent dans les secteurs de la métallurgie et des constructions mécaniques.

Ce mouvement important, pour des techniciens de haut niveau, pose une série de questions dans une région à forte vocation commerciale et souvent présentée comme fort peu industrialisée avant le Second Empire. Il convient de s'interroger sur les raisons de la présence de ces ingénieurs sur le sol provençal, sur les causes du décalage chronologique avec l'ensemble du territoire français et sur l'impact de leurs actions. Ces interrogations débouchent sur une réflexion plus générale portant sur les facteurs d'impulsion externes dans l'établissement d'un secteur industriel à haute technologie en Méditerranée, au cœur de la révolution industrielle.

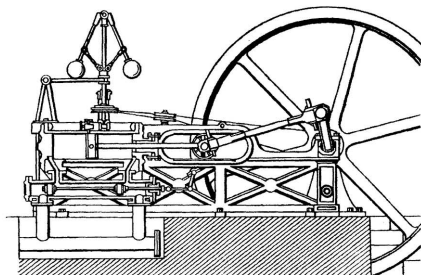
### *Des ingénieurs de qualité*

Il est difficile d'établir la fiche signalétique de tous les ingénieurs anglais installés en Provence entre 1830 et 1848. Les documents manquent. Pour la majorité de ces hommes, nous ne savons que peu de choses. En revanche, les renseignements abondent pour deux d'entre eux : Philip Taylor et John Barnes.

Philip Taylor a un parcours des plus surprenants. Rien ne le prédispose à travailler dans la métallurgie. Né à Norwich en 1786, il y travaille comme pharmacien après avoir fait ses études de médecine<sup>6</sup>. Ce n'est qu'à l'âge de 29 ans qu'il décide de réorienter sa vie. Peu passionné par sa profession médicale, il déménage et rejoint son frère John, ingénieur des mines et propriétaire d'une fabrique de produits chimiques à Stratford, dans la proximité de Londres. C'est dans cet établissement qu'il acquiert ses compétences techniques ainsi qu'une grande curiosité pour tout ce qui touche aux sciences et à l'industrie. Une ouverture d'esprit qui naît des relations qu'il entretient avec d'éminents personnages issus de milieux divers. A Londres, grâce à ses relations familiales et à la notoriété qu'il commence à acquérir, Philip Taylor fréquente aussi bien les grands inventeurs de l'époque (John Macadam, Henry Maudslay, Marc et Isambard Brunel, George Stephenson...) que les milieux

5. Les ouvriers britanniques sont également nombreux (plusieurs dizaines). De nombreux documents signalent leur présence mais les précisions concernant leur provenance et leurs qualifications sont très succinctes.

6. Sauf indications, tous les renseignements sur la vie de P. Taylor en Angleterre et à Paris sont extraits de « Taylor Philip » dans Sidney LEE, *Dictionnaire of national biography*, London, 1898, volume LV, pp. 456-457.



*Machine à vapeur horizontale construite par Taylor vers 1828*  
(in Armengaud Aîné, *Machines, outils et appareils*, Paris, 1953).

intellectuels (David Ricardo, Jean-Baptiste Say, Louis-Joseph Gay-Lussac, François Arago, Wilhem Humbolt). Rapidement, il se livre à de nombreuses recherches et dépose une multitude de brevets.

Son attention se porte sur des domaines aussi variés que la fabrication du gaz d'éclairage à partir d'huiles animales<sup>7</sup>, la fabrication du fer par le procédé *hot blast* (récupération du gaz des gueulards du four pour réchauffer l'air comburant), la force de la vapeur et son application à haute pression dans les processus d'évaporation, l'invention d'une chaudière spécifique au raffinage du sucre et surtout la mise au point d'une machine à vapeur horizontale qui fait de lui le précurseur en la matière<sup>8</sup>. Il en dépose le brevet à Londres en 1824 mais la machine à vapeur horizontale ne s'impose qu'à la fin des années 1830 avec le grand développement des machines mobiles (bateaux à vapeur et locomotives). L'exposition de Paris de 1855 lui rendra hommage pour cette innovation : « *Les machines horizontales, dont le premier type est celui de la machine Taylor, et qui avaient d'abord été reçues*

7. V.A. JACQUELAIN, « Considérations sur la fabrication économique de l'hydrogène pur destiné aux opérations manufacturières du chauffage et de l'éclairage » dans *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, 1852, fasc. 51, p. 474-480.

8. Taylor collabore avec le *Quarterly Journal of Science* et le *Philosophical Magazine* dans lequel il publie un article de référence sur la vapeur (« On the expansive force of steam at different temperatures » dans tome. LX, 1822, p. 452 et suivantes), base des futurs travaux de Desormes et Clément.

*avec une certaine défaveur, sont maintenant les plus recherchées, à cause de la facilité de leur installation et de leur stabilité*<sup>9</sup> ».

En 1821, il travaille avec Brunel et devient un des directeurs de la *Thames Tunnel Company*. Quatre ans plus tard, l'inventeur devient entrepreneur. Avec John Martineau, Philip Taylor fonde une usine de constructions mécaniques et livre ses premières machines à des manufactures londoniennes (notamment des moulins à sucre)<sup>10</sup> ainsi que des chaudières pour Marc Seguin qui exploite depuis peu une compagnie de navigation à vapeur sur le Rhône<sup>11</sup>. La même année, il entre en relation avec la *British Iron Company* avec laquelle il entame une étroite collaboration.

L'itinéraire de John Barnes est beaucoup plus classique. Né à Newcastle en 1798, il a grandi dans les milieux de la minéro-métallurgie. Depuis cinq générations, la famille Barnes donne des experts en charbon d'une importance reconnue dans le Nord de l'Angleterre<sup>12</sup>. Son père, Thomas Barnes a entretenu une correspondance importante avec Matthew Boulton et James Watt sur la vapeur et les possibilités offertes par ses applications. John Barnes est d'ailleurs le filleul de Watt.

Agé de quinze ans, il fait son apprentissage dans les célèbres ateliers de Soho. En 1815, il part pour l'université d'Edimbourg grâce aux lettres d'introduction fournies par son parrain. En Ecosse, grâce aux orientations scientifiques de son université fortement représentative de cette société néo-calviniste à haut degré d'alphabétisation, il se bâtit une solide formation scientifique.

Sa carrière professionnelle débute réellement au début des années 1820. Après avoir refusé un poste d'ingénieur au Mexique, il trouve les capitaux pour fonder avec Joseph Miller, en 1822, une entreprise de constructions de machines pour les navires à vapeur. Barnes et Miller font partie des précurseurs dans la construction de machines marines en Angleterre.

Leur réputation grandit rapidement. « *Ils utilisent la vapeur avec détente, usage encore peu répandu dans les applications marines. C'est à ce principe, combiné avec une amélioration des proportions des appareils et de*

9. Visite à l'Exposition de Paris de 1855, Paris, 1856, p. 224.

10. James FAREY, *A treatise on the steam engine, historical, practical and descriptive*, London, 1827 et J. NICHOLSON, *Le mécanicien anglais ou la description pratique des arts mécaniques de la Grande-Bretagne*, Paris, 1842, planche 96.

11. Jacques PAYEN, *Technologie de l'énergie vapeur en France dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, Thèse de Doctorat d'Etat, Université Paris I, 1978, tome III, p. 68-69 et 89.

12. Sauf indications, les renseignements relatifs à la vie de John Barnes avant son arrivée à La Ciotat sont extraits de la notice nécrologique rédigée à sa mort par Charles Manby et publiée in *Proceedings of Institution of Civil Engineers*, London, 1852, volume XII, p. 140. Une grande partie du texte a été traduite et reproduite dans Paul AUGUSTIN-NORMAND, *La genèse de l'hélice propulsive*, Paris, 1962, p. 69-72.

*la qualité de l'usinage, que doit être attribué le succès que la maison obtint en Angleterre et sur le continent, plus spécialement en France ».*

Les deux associés se séparent en 1835. Barnes s'établit à Londres. Il y reçoit les commandes de Normand, industriel français propriétaire d'un chantier de construction navale au Havre. L'Anglais conçoit les plans des machines et les fait construire dans l'établissement des *Horseley Iron Works*, près de Birmingham.

Les machines construites par Barnes à Londres puis à Birmingham, actionnaient un système perfectionné de roues à pales articulées. Entre 1841 et 1843, Barnes, associé à Normand, offre à Frédéric Sauvage les moyens matériels qui lui permettent de réaliser la mise au point finale de son procédé d'hélice propulsive.

Par son rôle dans la mise au point des deux grands moyens de propulsion marine qui coexistent dans les années 1830-1840, John Barnes est un des plus remarquables ingénieurs dans la construction d'appareils pour la navigation à vapeur.

Les deux derniers techniciens dont on peut cerner la carrière dans leur pays d'origine sont Charles Hamond et Peter Walker.

Hamond a collaboré aux premiers pas de la navigation à vapeur en Angleterre. Il aurait même directement participé à la construction du Ferdinand I<sup>er</sup>, premier bateau à vapeur à naviguer dans les eaux méditerranéennes<sup>13</sup>. Ses compétences ne se bornent pas à l'élaboration de machines marines. L'appareil qu'il construit et installe dans les mines du Vigan, dans le Gard, force l'admiration des ingénieurs français. D'une puissance de 80 chevaux, alimentée par trois chaudières, cette machine peut, à la demande, fonctionner à simple ou à double effets et permet ainsi de réaliser une grande économie de combustible. La Direction des Mines tient à la présenter dans ses *Annales*<sup>14</sup>. Le *Mémorial Encyclopédique* le dépeint comme un homme « *qui joint à toutes les connaissances théoriques et pratiques d'un fabricant expérimenté, celles du constructeur naval et de l'ingénieur civil* »<sup>15</sup>.

Peter Walker est spécialisé dans la construction des machines locomotives. Ingénieur dans les ateliers de Robert Stephenson, il a travaillé à l'équipement de la ligne Liverpool-Manchester au début des années 1830<sup>16</sup>.

13. « Fabrique de machines à vapeur de La Ciotat » dans *Le Mémorial Encyclopédique*, numéro 52, avril 1835, p. 210.

14. « Description de la machine à vapeur, de 80 chevaux, établie aux mines de houille de Cavaillac, près du Vigan (Gard), construite par Monsieur Hamond, ingénieur civil » dans *Annales des Mines*, Paris, 1835, p. 103-112.

15. « Fabrique de machines... » *op. cit.*, p. 210.

16. « Comparaison du système des machines locomotives et des machines fixes pour le chemin de fer de Liverpool à Manchester » in *Bulletin des Sciences Technologiques*, juin 1831, p. 165-171.

Sur les autres ingénieurs anglais qui vont s'installer dans la région (John et James Jeffery, les frères Evans, le gendre et les trois fils de Philip Taylor, John Riddings, Hume, Answorth et F. Kenny...), les documents français se rapportant à leur vie en Grande-Bretagne semblent être inexistantes. Tous sont arrivés avec ou dans le sillage de John Barnes et Philip Taylor. Ils travaillent avec ou pour eux. Ils se révéleront capables de former les ouvriers provençaux, de diriger des ateliers, de fonder des entreprises. La confiance que les deux grands ingénieurs leur accordent est le signe de leurs qualités et compétences.

### *Les raisons d'une présence*

La motivation des techniciens anglais qui acceptent de s'expatrier pour s'installer à l'étranger est relativement simple : ils veulent faire fortune. Les hauts salaires versés par les entrepreneurs de régions qui cherchent à se moderniser et la création de marchés dans des zones pauvres en fonderies ou en établissements mécaniques offrent pour ces hommes de grandes possibilités. En dirigeant des ateliers ou en créant des entreprises loin de leur pays, les Britanniques peuvent gagner des sommes parfois considérables.

Ils peuvent également obtenir un prestige et une reconnaissance bien plus importante que chez eux, où ils se trouvent noyés dans la masse des techniciens de leur rang. Pour l'application de son procédé *hot blast* dans les fonderies piémontaises et pour son aide dans la fondation, au cours des années 1840, d'une grande entreprise de construction mécanique à Gênes (*l'Ansaldo*), Philip Taylor est nommé par le roi de Piémont-Sardaigne membre de l'ordre de Saint-Maurice et Saint-Lazare<sup>17</sup>. En France, John Barnes reçoit la croix de la légion d'honneur pour l'exécution d'un navire de la ligne mixte, le "Charlemagne"<sup>18</sup>. Taylor obtient, à titre posthume, la même distinction pour l'ensemble de son action à Marseille<sup>19</sup>.

Pour parvenir à leurs fins, ces ingénieurs britanniques doivent trouver une zone d'avenir à la dimension de leurs ambitions. S'ils se présentent sur les côtes provençales à partir de 1830, c'est avant tout parce que Marseille

17. « Taylor Philip »... *op. cit.* p. 457 et Luigi BULFERRETI, « Notes pour l'étude de l'acquisition des techniques sidérurgiques et énergétiques anglaises par le Piémont et la Ligurie au XIX<sup>e</sup> siècle » dans *L'acquisition des techniques par les pays non initiateurs*, Paris, 1972, pp. 464-465.

18. Charles MANBY, *op. cit.*, p. 71.

19. *La Gazette du Midi*, 4-5 juillet 1870. Remerciements à Monsieur Roland Caty qui a eu la gentillesse de me communiquer certains renseignements issus de ses recherches sur Philip Taylor...

est devenue une ville particulièrement attractive par la croissance conjuguée de son industrie et de son commerce. Leur faible présence sous la Restauration n'est que le reflet d'une région qui ne s'était pas encore engagée dans un mouvement de transformations économiques.

Si les changements commencent à produire leurs effets entre 1830 et 1835, la situation marseillaise n'offre pas encore toutes les garanties de réussite. Charles Hamond quitte la Provence dès sa première désillusion. Son départ est provoqué par l'avortement du projet de constitution de la Compagnie Marseillaise de la Méditerranée pour la Navigation à Vapeur. Louis Benet devait fournir les bâtiments de la flotte, Hamond, lui, était chargé de la construction des machines à vapeur. L'Etat refusera d'accorder à la compagnie la subvention postale de 1 500 000 francs<sup>20</sup>.

A partir de 1835, la situation devient favorable. Le mouvement d'industrialisation marseillais est maintenant bien lancé. La création et la modernisation des entreprises ont créé une demande en biens d'équipement jusque là inexistante dans la région. Cette demande s'accroît par la modernisation de l'arsenal de Toulon et par l'apparition simultanée de la navigation à vapeur et de grands travaux d'équipement (construction de l'aqueduc de Roquefavour, du port de La Joliette, mise en place de réseaux de chemins de fer dans le sud de la France...). L'existence de ces marchés régionaux stimulent la création d'entreprises métallurgiques et mécaniques. En 1842, Jules Julliany est le témoin de cette évolution : « *De nombreuses usines représentant un capital énorme ont été établies sur une vaste échelle, avec générateurs, machines à feu, presses hydrauliques... Elles ont provoqué, en outre, la création de plusieurs ateliers de mécaniques, dans lesquels aussi beaucoup de capitaux sont engagés et qui donnent de l'occupation à un grand nombre d'ouvriers* »<sup>21</sup>. Entre 1840 et 1848, la présence de machines à vapeur et de chaudières dans les établissements industriels est multipliée par trois dans le département des Bouches-du-Rhône<sup>22</sup>.

La création de l'industrie est totalement assumée à ses débuts par des hommes issus de l'artisanat local et français. Le plus bel exemple est celui de Jean-Baptiste Falguière, ancien forgeron lyonnais, fondateur à Marseille,

20. Pierre GUIRAL, *Marseille et l'Algérie, 1830-1841*, Gap, 1956, p. 123 et Hubert GIRAUD, « La navigation à vapeur attachée aux divers ports français et au port de Marseille » in *Etudes sur Marseille et la Provence, XIX<sup>e</sup> session du congrès des sociétés de géographie*, Marseille, 1898, p. 73.

21. Jules JULLIANY, *Essai sur le commerce de Marseille*, Marseille, 1842, tome III, p. 302-303.

22. Le département compte 31 machines à vapeur et 51 chaudières en 1840. En 1848, on en dénombre respectivement 102 et 148, *Résumé des travaux statistiques de l'administration des mines*, 1841 et 1854.



au début des années 1830, d'une usine de construction d'appareils hydrauliques et à vapeur<sup>23</sup>.

En désirant concurrencer les entreprises britanniques, Marseille commence même à rêver d'un marché bien plus vaste et qui peut devenir considérable : celui d'une Méditerranée qui entre, elle aussi, dans le grand mouvement d'industrialisation. Louis Benet, industriel ciotadin, pense dès 1835 que « *Marseille pourrait fournir aux pays qui entourent la Méditerranée, une bonne partie de leurs besoins en machines à vapeur et autres mécaniques*<sup>24</sup> ».

Les entrepreneurs marseillais ont très rapidement essayé d'attirer des ingénieurs britanniques. Comme partout en France, la fascination à l'égard de l'Angleterre est totale. Sa suprématie engendre d'incessantes louanges. En 1828, un abonné du *Sémaphore* voit dans la Grande-Bretagne la nation qui est « *parvenue à rendre son sol fertile, à posséder toutes les industries, à faire tous les commerces, à couvrir les mers de ses vaisseaux, à rendre les nations ses tributaires... à devenir enfin la plus grande, la plus forte, la plus riche et la première de toutes les nations*<sup>25</sup> ». Marseille aspire à devenir le Liverpool français<sup>26</sup>.

Des zones d'ombres demeurent sur les motivations qui ont poussé Philip Taylor à venir s'installer à Marseille. Quelques éléments fournissent toutefois une possibilité d'explication.

Impliqué dans la ruine de la *British Iron Company*, Taylor quitte l'Angleterre et se rend à Paris au milieu des années 1820. Il fait breveter son procédé *hot blast* en France mais la validité lui en est contestée par Nielson et Mac Intosh. Elle ne sera établie qu'en 1832, après la date d'expiration du brevet. Avec John Martineau, il crée, en 1828, près de Paris une entreprise de construction de machines horizontales. Ils en fabriquent quelques modèles mais le marché est relativement limité.

Son intégration dans les milieux industriels parisiens semble s'effectuer d'une manière rapide. En tant que constructeur de machines, Philip Taylor participe aux travaux de la Commission libre chargée d'examiner les problèmes de tarifs douaniers de l'industrie française du coton en 1829<sup>27</sup>. Il col-

23. A.D. BDR, XIV M6/1, *Rapport du jury local pour l'exposition publique des produits de l'industrie française*, Paris, 1834.

24. A. CCIM (Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille), MP 3611, Lettre de Louis Benet à la Chambre de Commerce, 20 novembre 1835.

25. *Le Sémaphore de Marseille*, 20 novembre 1828.

26. Jules JULLIANY, *Discours sur Marseille, ville manufacturière et sur les filatures de coton*, Marseille, 1828.

27. *Rapport de la Commission libre nommée par les manufacturiers et les négociants de Paris sur l'enquête relative à l'état de l'industrie du coton en France*, Paris, 1829.

labore avec diverses revues dans lesquelles il rédige quelques articles (notamment *L'Industriel* et le *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale*<sup>28</sup>).

Au début des années 1830, ses affaires sont toutes vouées à l'échec. A Paris, Philip Taylor est en panne d'avenir. Il est alors à la recherche d'opportunités. Taylor a probablement été amené à Marseille par Emmanuel Marliany, industriel phocéén propriétaire d'une minoterie située place Castellane. Le Marseillais a décidé de s'agrandir, de moderniser son entreprise et vient à plusieurs reprises dans la capitale pour acheter des machines à vapeur fabriquées dans les ateliers des frères Périer à Chaillot<sup>29</sup>. Marliany connaît peut-être Taylor de nom. Par la qualité de ses travaux sur les procédés de raffinage du sucre, le Britannique a indirectement participé au développement industriel marseillais. Le comte de Villeneuve relate, à la fin de la Restauration, l'importance de son influence : « *Les sucres raffinés de Marseille peuvent rivaliser avec les plus belles qualités sorties des raffineries de France. Cette perfection se fait surtout remarquer dans les produits des fabriques qui ont adopté les filtres de Taylor*<sup>30</sup> ».

On peut supposer que c'est lors du second séjour d'Emmanuel Marliany à Paris, en 1834, que les deux hommes se rencontrent puisqu'on les retrouve, la même année, associés à Marseille dans la même affaire. Philip Taylor monte en 1834 les installations de l'usine de l'industriel phocéén au Rouet<sup>31</sup>. Il comprend vite les énormes possibilités offertes par le dynamisme commercial de la ville. Il songe d'abord à investir dans l'industrie de la minoterie mais renonce par peur de la politique ultraprotectionniste du gouvernement français en matière du commerce des blés. Il se réoriente dans une

28. John MARTINEAU, Philip TAYLOR, « Description d'une machine à vapeur à piston horizontal à haute pression et sans condensation de la force de dix chevaux construite par MM. TAYLOR et MARTINEAU et en usage à l'usine des Thermes près Paris et dans plusieurs ateliers en France » dans *L'Industriel*, 1827 et P. TAYLOR, « Description d'une machine à vapeur à cylindres horizontaux employé dans les mines de Moran, au Mexique, pour extraire l'eau des puits et galeries » dans *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, fasc. 26, 1827.

29. A.C. Marseille, 23 F 31, Enquête du Conseil des Prud'hommes sur les machines à vapeur du département des Bouches-du-Rhône (décembre 1825) et A.D. BDR, XIV M 14/1, Services des Mines du département de la Seine, Etat des machines expédiées à Marseille, 1834.

30. Comte de VILLENEUVE, *Statistique du département des Bouches-du-Rhône*, Marseille, tome IV, 1831, p. 665. Taylor contribue également à la mise au point de chaudières spécialisées dans les opérations de raffinage du sucre. Voir Hippolyte de VILLENEUVE, « Des appareils pour évaporer les dissolutions de sucre à l'abri de la pression atmosphérique et du procédé nouveau inventé par Monsieur Degrand » dans *Annales des Sciences et de l'Industrie du Midi de la France*, Marseille, tome III, 1834, p. 329.

31. « Philip Taylor »... op. cit., p. 457 et A.D. BDR, XIV M 12/179, Déclarations d'appareils à vapeur, 1834.

branche qui est plus de sa compétence. Pour un homme de ses qualités et de son savoir, l'avenir est dans la construction mécanique.

Les causes de l'arrivée de John Barnes à la Ciotat sont, en revanche, beaucoup mieux connues. Quand Louis Benet se lance dans la construction de locomotives, à la fin des années 1830, il est à la recherche d'ingénieurs de pointe. Ses ateliers ont déjà acquis une réputation de premier ordre. Etienne Calla place son établissement parmi les plus grandes entreprises françaises de constructions mécaniques<sup>32</sup>. Benet reçoit de nombreux visiteurs (le Prince de Joinville, le Duc d'Aumale, James de Rothschild...). Le célèbre George Stephenson, alors en relation avec Rothschild et Paulin Talabot qui désirent s'engager dans la construction du chemin de fer reliant Marseille à Avignon, passe à la Ciotat en 1838 et promet à Benet l'envoi de techniciens britanniques<sup>33</sup>. L'industriel provençal trouvera entre temps un remarquable contremaître français, Sangnier<sup>34</sup>, qui excelle dans la construction de locomotives mais celui-ci le quitte en 1841 pour prendre la direction technique des ateliers du chemin de fer Paris-Orléans.

John Barnes, en Angleterre, malgré l'aide de ses amis, n'a pu obtenir les commandes de l'Etat britannique. Il abandonne la construction et exerce un temps l'arbitrage technique. C'est le fils de George Stephenson, Robert, alors en affaires avec Louis Benet pour la construction de locomotives, qui lui conseille de diriger les ateliers de La Ciotat. John Barnes connaît déjà les chantiers provençaux. Avec Joseph Miller, il avait construit des machines pour les ateliers de Church à La Seyne<sup>35</sup>. Louis Benet l'engage sans hésiter. En 1843, Barnes arrive en Provence accompagné d'un de ses compatriotes, Peter Walker.

Pour expliquer les autres cas d'implantation, on ne peut faire que des suppositions. On peut penser que l'installation de Philip Taylor à Marseille favorise vraisemblablement l'arrivée d'un bon nombre de ses compatriotes. Son envergure et ses relations lui permettent de faire connaître le dynamisme industriel marseillais en Angleterre.

32. L'établissement est si important pour l'époque que Calla prend Benet pour un Anglais (il le nomme Bennett), « Rapport fait par Monsieur Calla au nom du Comité des Arts Mécaniques, sur plusieurs établissements affectés à la construction de grandes machines à vapeur et des machines locomotives » dans *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, Paris, 1842, p. 467-487.

33. Bertrand GILLE, *Recherches sur la formation de la grande entreprise capitaliste*, Paris, 1959, p. 89.

34. « Rapport fait par Monsieur Le Châtelier au nom du Comité des Arts Mécaniques sur les travaux de Monsieur Sanguier, chefs des ateliers du Chemin de fer de Paris à Lyon, relatifs à la construction de machines » et « Description de la locomotive Sanguier » dans *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, 1852, p. 741-743 et 744-745.

35. Hubert GIRAUD, « La navigation... », *op. cit.*, p. 70.

*Les apports*

Cette importante présence des ingénieurs anglais dans les ports provençaux sous la monarchie de Juillet pose le problème de leur rôle dans le processus de démarrage de l'industrie métallurgique et mécanique régionale. Ont-ils, par leurs apports, fondé cette branche d'activités ? Les villes de Marseille, de la Ciotat et de la Seyne ont-elles bénéficié de dynamismes qui leur sont propres ou ont-elles fait jouer des apports extérieurs ?

La venue de Taylor, de Barnes et de leurs compatriotes n'expliquent pas l'apparition de ce secteur industriel. Le seul cas de fondation en terrain vierge est celui des chantiers de construction de navires à vapeur de la Seyne sous la Restauration. Marseille n'attend pas les Anglais pour créer sa branche métallurgique et mécanique. Avant leur arrivée, les Marseillais ont déjà jeté les bases de ce secteur de production.

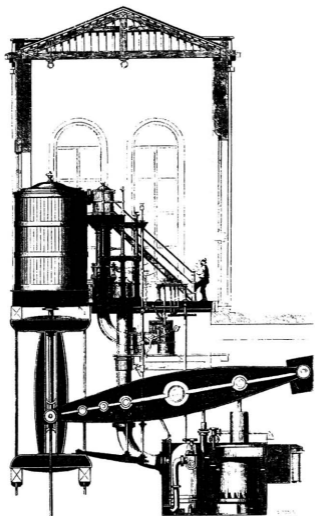
L'importante absence de principes purement scientifiques, la simplicité de la technique des débuts de la révolution industrielle et l'appartenance à une nation qui a remarquablement favorisé la diffusion des nouveaux procédés de fabrication ont permis aux artisans provençaux de s'intégrer rapidement dans le processus de construction de machines et d'imitation de la technologie en place. Le travail des métaux est une tradition dans la région. Marseille et Toulon possédaient sous la Restauration un artisanat de poids. C'est dans ce vivier que les villes de la côte provençale ont trouvé les fondateurs de leurs industries métallurgiques. En 1827, les frères Puy ont monté la première fonderie de seconde fusion. Les Peyruc à Toulon, en 1828, et Falguière à Marseille, en 1830, ont fait débiter le secteur de la construction mécanique. Entre 1827 et 1835, le nombre d'entreprises augmente. Elles fabriquent une gamme assez variée de produits métallurgiques et d'appareils hydrauliques ou à vapeur. Seule la production de fonte est absente.

Si les Britanniques n'ont pas créé cette industrie, leurs apports ont été toutefois considérables. Après 1835, ils participent à l'installation des ateliers qui se créent. L'établissement ciotadin de Louis Benet est entièrement équipé de machines et d'outils importés d'Angleterre. Il est installé par des techniciens d'outre-Manche<sup>36</sup>. Amédée Armand bénéficie des conseils techniques de son commanditaire, Philip Taylor, quand il monte sa forge « à l'anglaise » dans le quartier de la Capelette<sup>37</sup>.

Les apports techniques ont également été importants. Ils sont axés sur certains points. Les Marseillais possèdent déjà un savoir faire dans la construction

36. Bertrand GILLE, *Histoire de la maison Rothschild*, Genève, tome I, 1967, p. 384.

37. A.D. BDR, 548 U 5, Acte de formation de la société « A. Armand et Compagnie », 1847.



*Appareil d'épuisement du puits Léonie*

(Machine à vapeur anglaise installée par Armand dans ses mines de lignite de Fuveau au début des années 1840. Gravure extraite de Turgan J., « Les Charbonnages des Bouches-du-Rhône » in *Les grandes usines : études industrielles en France et à l'étranger*, Paris, tome III, 1863).

de machines. Depuis le début des années 1830, les ateliers locaux approvisionnent l'industrie régionale en machines à vapeur et en chaudières calorifères ou motrices. Les mécaniciens de la région maîtrisent, avant l'arrivée des ingénieurs anglais, la construction d'appareils de petites dimensions, adaptés à la spécificité des méthodes de fabrication propres aux huileries, minoteries et raffineries de sucre (généralement des machines d'une puissance inférieure ou égale à 5 chevaux). Les ingénieurs britanniques ont essentiellement permis aux Provençaux de construire des appareils de grande puissance (machines mobiles ou d'épuisement pour les mines)<sup>38</sup>. Ces machines n'étaient pas construites sur place et étaient importées à grands frais de Grande-Bretagne. Seuls des ingénieurs anglais pouvaient effectuer le transfert d'une technologie absente dans la région et étendre ainsi l'éventail des mécaniques fabriquées.

En matière de création d'entreprises, l'implantation de ces techniciens s'avère décisive pour le développement du secteur métallurgique de la région. Charles Hamond s'est établi à la Ciotat dès le milieu des années 1830<sup>39</sup>. A Marseille, regroupés dans les quartiers du Rouet et de Menpenti, cœur de l'industrie métallurgique de la ville, ils fondent 5 entreprises en dix ans (1837-1847). Le premier à s'implanter est Philip Taylor<sup>40</sup>. En 1835, grâce à l'aide financière de Marliany, il achète une « campagne » et y installe, au départ, un modeste atelier de réparation de machines à vapeur<sup>41</sup>. Suivent rapidement Riddings et les Jeffery qui installent leur fonderie cours Gouffé en 1840<sup>42</sup>, Walker et Hume qui créent leur entreprise de constructions mécaniques rue Friedland en 1843<sup>43</sup> puis Answorth (rue Suffren)<sup>44</sup> et F. Kenny (vieux chemin de Rome)<sup>45</sup> qui montent deux autres fonderies en 1847 et 1848. A la Seyne, les chantiers navals de Lombard sont rachetés par Philip Taylor en 1845<sup>46</sup>. Ce dernier est aussi le principal commanditaire des Forges de la Capelette, société formée en 1847<sup>47</sup>.

38. A la fin des années 1830, Taylor livre notamment un appareil d'épuisement pour la construction du Canal de Marseille et un autre de 200 chevaux pour les mines de Fuveau. Jules JULLIANY, *Essai...*, *op. cit.*, 382.

39. « Fabrique de machines... », *op. cit.*, p. 210.

40. *Le Temps*, 25 septembre 1837, Jules JULLIANY, *Essai...*, *op. cit.*, p. 382 et « Taylor Philip », *op. cit.*, p. 457.

41. *Société Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée : notice historique*, Paris, 1913, p. 37.

42. A.C. Marseille, 22 F 5, Etat général des fabricants et manufactures exerçant à Marseille et dans sa banlieue (1843-1844) et Jules JULLIANY, *Essai...*, *op. cit.*, p. 381.

43. A.C. Marseille, 22 F 5, Etat général... *op. cit.*

44. A.D. BDR, XIV MEC 12/71, Etablissements classés.

45. *Le Cicérone marseillais ou l'indicateur commercial pour l'année 1849*, Marseille, 1849, p. 227.

46. *Société Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée*, Paris, 1900.

47. A.D. BDR 548 U 5, Acte de fondation de la société « Amédée Armand et Compagnie », 1847.

Ces ateliers font travailler un nombre important d'ouvriers marseillais. Les trois usines que Taylor possède ou commandite rassemblent près de 900 salariés<sup>48</sup>. En décembre 1847, le Britannique opère la fusion juridique de ses ateliers de Menpenti et de ses chantiers de la Seyne. Six années plus tard, il crée, avec des banquiers parisiens, les frères Bazin, son gendre (George Palmer), et son fils aîné, Philip Meadows, la Société Anonyme des Forges et Chantiers du Midi, au capital considérable de 5 millions de francs<sup>49</sup>. La nouvelle entreprise réunit les ateliers de Taylor et ceux d'Amédée Armand. La base de la plus grande société de constructions mécaniques et navales de la région est formée.

Dans ces ateliers, les Britanniques assurent la formation des ouvriers locaux. Ce processus de formation est capital car la région marseillaise ne dispose pas d'écoles susceptibles de préparer les futurs mécaniciens. Taylor a préparé, en peu de temps, un nombre important de mécaniciens et d'ouvriers qualifiés à Marseille et à la Seyne. Dès 1839, il peut écrire : « *Pour assurer le succès de la navigation à vapeur, des ateliers de constructions mécaniques et des ouvriers habiles dans cette partie sont des objets de toute nécessité et c'est avec un vif plaisir que nous voyons la réussite complète de leur formation à Marseille. L'expérience nous prouve que les constructions les plus difficiles en mécanique peuvent être parfaitement exécutées par les gens du pays si ils sont bien dirigés*<sup>50</sup> ».

La formation paraît efficace car les meilleurs hommes de Taylor sont recrutés, grâce à des propositions de salaires plus élevés, dans les ports méditerranéens où ils se rendent pour monter les appareils vendus par leur société. En 1839, Dominique Girard, un de ses mécaniciens, invente un nouveau type de moteur à vapeur. Il dépose son brevet à Marseille. La découverte doit être de qualité puisque Taylor la lui rachète le mois suivant<sup>51</sup>.

Dans les domaines de la fonte des métaux et de la production de fer, il est particulièrement difficile de connaître de manière précise l'influence exercée par les ingénieurs anglais. On peut toutefois penser que leur présence a permis d'initier les Marseillais à de nouveaux types de production.

La construction de chaudières et de machines à vapeur exige l'utilisa-

48. A.C. Marseille, 22/5 et 6, *Etats de situation des fabriques et manufactures, 1831-1845 et 1846-1850* et Emilien CONSTANT, *Le département du Var sous le Second Empire et au début de la Troisième République*, Thèse de Doctorat d'Etat, Université de Provence, 1977, tome I, p. 301.

49. *Société Anonyme des Forges et Chantiers du Midi*, Paris, 1853.

50. A. CCIM, MP 3611, Lettre de Philip Taylor à la Chambre de Commerce de Marseille, 24 juin 1839.

51. A.D. BDR, XIV M 15/2, *Registre des demandes de brevets d'inventions, 1839*.

tion de produits bruts de qualité supérieure (des fontes douces qui doivent être souples pour le travail d'ajustage après moulage tout en conservant la rigidité nécessaire à la bonne constitution des appareils). Depuis 1830, les fondeurs de seconde fusion marseillais, se plaignent de la qualité des fontes fabriquées par les hauts-fourneaux français<sup>52</sup>. La situation est identique pour les fers nécessaires à la construction des tôles pour le carénage des navires et des tubes de chaudières. L'importation des tubes en fer étrangers est prohibée. Une seule entreprise française, à Paris, fabrique ce type de produit<sup>53</sup>. Sans concurrence, elle pratique une politique de prix élevés. Pour permettre aux constructeurs de fabriquer des machines compétitives, les fondeurs de la région doivent se fournir en Suède et surtout en Angleterre mais à des prix particulièrement peu intéressants. Afin de protéger les maîtres de forges français, le gouvernement taxe très lourdement les fontes et les fers importés de l'étranger.

Ne produisant toujours pas de fontes, les Provençaux restent, en ce domaine, prisonniers d'un approvisionnement coûteux. Pour les fers, la situation s'améliore. Les plaintes concernant le paiement des droits d'importation de fers étrangers disparaissent au début des années 1840. Les fonderies de seconde fusion établies par les Anglais ont sans doute permis aux constructeurs marseillais de trouver des produits locaux de qualité supérieure. Il n'est pas étonnant de voir que l'entreprise de Riddings et Jeffery travaille uniquement pour approvisionner celle de Philip Taylors<sup>54</sup>. Ce dernier a sans doute directement participé à l'introduction de nouveautés d'une importance considérable. A partir de 1846, dans les Forges de la Capelette, Armand affine la fonte pour produire du fer, produit des grosses pièces forgées au marteau pilon et fabrique, pour la première fois en France, des tubes de fer pour chaudières tubulaires<sup>55</sup>.

A la fin de la monarchie de Juillet, Marseille s'est donc assuré la production du fer nécessaire à la construction de ses machines. L'industrie mécanique et métallurgique a acquis une certaine autonomie.

La contribution la plus remarquable se situe très certainement dans le secteur de la construction navale. En 1830, les frères Evans élaborent à la Seyne, le « Henri IV » et le « Sully » pour la compagnie de Charles et Auguste Bazin qui exploitent une ligne régulière entre Marseille et les ports italiens. Les

52. Voir, par exemple, la plainte du fondeur Georges Danré. A. CCIM, MP 3611, Lettre du Préfet à la Chambre de Commerce, 14 janvier 1841.

53. Louis AME, *Etude sur les tarifs de douanes et sur les traités de commerce*, Paris, 1876, tome I, p. 277.

54. Jules JULLIANY, *Essai...*, *op. cit.*, p. 381.

55. Taylor est le commanditaire et le conseiller technique de la société. A.D. BDR 548 U 5, *op. cit.*



machines de 120 chevaux et les chaudières « à tombeau » sont importées d'Angleterre. Les navires possèdent encore des coques de bois mais elles sont doublées d'un revêtement de cuivre<sup>56</sup>. Les ingénieurs anglais viennent de construire les deux premiers bateaux à vapeur marseillais.

Dans les années 1840, John Barnes établit la réputation des chantiers de La Ciotat en matière de constructions navales. Ceux-ci reçoivent un nombre important de commandes de compagnies de navigation marseillaise et de gouvernements étrangers. « *L'usine Benet à La Ciotat, sous la direction de l'ingénieur anglais Barnes, l'ancien associé de Miller, exécuta d'excellents appareils pour les paquebots postes de la Méditerranée*<sup>57</sup> ». L'Anglais se distingue par sa capacité de mettre en réalisation les procédés les plus délicats et par sa faculté d'innover. Dans ses chantiers de constructions navales de la Ciotat, Louis Benet « *est un des premiers au monde (avec Parkin en Amérique et Harveyen en Angleterre) à appliquer avec succès le système de tiroir glissant sur le couvercle (système A. Legendre) sur un bateau à vapeur de 220 chevaux pour le Roi de Naples*<sup>58</sup> ».

John Barnes participe également au perfectionnement et à la diffusion du système de propulsion par hélice en France. En 1845, la construction du premier paquebot marseillais en fer et à hélice est mis en œuvre<sup>59</sup>. L'initiative était de taille. Le *Great Britain*, premier navire au monde à réunir ces deux nouveautés, n'a été achevé par Brunel qu'en 1844. Louis Benet dépose, en 1846, un brevet pour protéger l'invention d'un système perfectionné qui permet de conduire directement l'arbre de l'hélice « *quelles que soient la hauteur de celui-ci relativement à la quille et sa vitesse de rotation*<sup>60</sup> ». Il s'appuie très certainement sur les travaux de son ingénieur anglais.

La présence de Barnes a été déterminante pour l'avenir commercial marseillais. Les compagnies de navigation commencent à renoncer à l'emploi des roues à aubes et se lancent dans la navigation mixte (voile et hélice), système qui permet d'économiser le combustible tout en transportant une quantité supérieure de produits. « *Il y a là toute une révolution pour la marchandise... qui est appelée par cette combinaison ingénieuse à faire le tour du monde en bateaux à vapeur*<sup>61</sup> ».

Depuis 1845, Taylor s'est lancé avec succès dans la construction de navires à vapeur à La Seyne. Dans le domaine technique, il se fera remarquer au début

56. Hubert GIRAUD, « La navigation... » *op. cit.*, p. 69.

57. A. LEDIEU, *Traité des appareils à vapeur de navigation*, Paris, 1862, tome I, p. 579.

58. ARMENGAUD Aîné, *Machines, outils et appareils*, Paris, 1853, tome IV, p. 159.

59. Hubert GIRAUD, « La navigation... » *op. cit.*, p. 83.

60. *Le Génie Industriel*, Paris, 1856, tome IX, p. 48 et planche 155.

61. BERTEAUT S., *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, Marseille, 1845, tome II, p. 370.

du Second Empire en appliquant à la navigation les machines de l'ingénieur du Tremblay dont les pistons sont actionnés par de la vapeur d'eau et d'éther<sup>62</sup>.

Au début du Second Empire, *Le Génie industriel* loue la qualité des appareils sortis des ateliers de La Seyne et de ceux de la Ciotat et place les deux établissements au rang de ceux dirigés par Schneider au Creusot, Cave à Paris et les frères Mazelne au Havre<sup>63</sup>.

Le bilan des apports est donc remarquable. La présence anglaise est une des principales causes du développement de la métallurgie marseillaise. Le mouvement est d'autant plus important qu'il se déroule sur une période relativement courte (1835-1848).

L'établissement du Second Empire coïncide avec la fin de l'importante présence de ces ingénieurs anglais sur les côtes provençales. Leur contingent est décimé par les décès (les frères Evans meurent en 1839, John Jeffery en 1846, John Barnes en 1853 à la Ciotat) et les départs. Seuls John Riddings, James Jeffery et le fils aîné de Philip Taylor (Philip Meadows)<sup>64</sup> continuent d'exercer une activité industrielle dans la région. Philip Taylor se retire des affaires en 1856, quand sa société est absorbée par les hommes des Messageries Maritimes (Armand Béhic, Ernest Simons...). L'homme a laissé une marque profonde. Par l'importance de son œuvre, il peut à juste titre être considéré comme le symbole de l'alliance entre deux dynamismes, celui de Marseille et celui des ingénieurs d'Outre-Manche.

Par sa présence de longue durée, Philip Taylor représente un cas un peu particulier. Son désir d'intégration au sein de la société marseillaise est réel. Peu de temps après son arrivée à Marseille, il accepte, à la demande du préfet, de faire partie du jury local de l'Exposition industrielle de 1839<sup>65</sup>. Son fils, Philip Meadows demande la naturalisation française en 1848<sup>66</sup>.

Taylor est également l'auteur de pratiques originales qui l'opposent radicalement à l'ensemble d'un patronat industriel marseillais peu préoccupé par la vie de ses ouvriers. Il entretient, chose particulièrement rare pour la région au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, d'excellents rapports avec ses travailleurs. Taylor est

62. MEISSONIER M., *Note sur la machine à vapeurs combinées du système Du Tremblay, du bateau « France », du port de Marseille*, Marseille, 1856.

63. *Le Génie Industriel*, Paris, 1852, p. 347.

64. A.D. BDR XIV M 101/11, Etat nominatif du mouvement industriel des principales fabriques de la commune de Marseille, 1861 et A. CCIM, MP 3611, Pétition des fondeurs marseillais..., février 1887.

65. A.D. BDR, XIV M 6/2, *Recueil d'actes et autres documents administratifs de la préfecture des Bouches-du-Rhône*, Marseille, 1828, fasc. 26, p. 212-213.

66. Emile TEMIME (dir.), *Histoire des migrations à Marseille, tome II : l'expansion marseillaise et l'invasion italienne, 1830-1918*, Aix-en-Provence, 1990, p. 42.

un patron social. Les délégués ouvriers de ses ateliers marseillais déclarent en 1848 : « ... depuis douze ans que l'atelier est fondé nous n'avons jamais eu plus de dix heures de travail par jour et nous reconnaissons que nos patrons ont toujours été assez justes pour fixer la journée de chacun à sa juste valeur<sup>67</sup> ».

Comme Louis Benet, il se lance dans une politique d'actions en faveur des salariés de la métallurgie. A la Seyne, il fonde l'Association de secours pour les ouvriers malades en 1845<sup>68</sup>. A Menpenti, le jour de la Saint-Philippe, les salariés sont conviés à partager avec leur patron un grand banquet<sup>69</sup>. Taylor est de plus signataire du *Manifeste de l'Association des Ouvriers* qui envisage, à Marseille, « la construction d'une cité ouvrière pour célibataires... selon une formule autogestionnaire assez hardie pour l'époque<sup>70</sup> ».

Contrairement à l'importance de son œuvre industrielle, ce type d'actions reste sans suite à Marseille, où le patronat est avide de progrès technique, mais pas d'avancées sociales.

Les ingénieurs britanniques de la région marseillaise et de la Seyne ont été très largement oubliés. Le souvenir de leur action ne s'est jamais inscrit dans la mémoire et l'imaginaire régionaux. A Marseille, les industriels du XIX<sup>e</sup> siècle ont donné leur nom à de nombreuses rues. Pas une seule ne rappelle la présence des ingénieurs anglais. L'intérêt s'est plus souvent porté sur le patronat de l'industrie de l'huilerie et de la savonnerie ou sur les négociants et armateurs, symbole d'une cité qui vit et respire par les rythmes de son commerce et de la transformation des produits bruts qu'elle importe. Ces techniciens d'outre-Manche ont pourtant joué un rôle primordial. Ils n'ont pas fondé l'industrie métallurgique marseillaise, mais ils l'ont modernisée et lui ont donné une remarquable vigueur, non seulement en répondant à une demande, mais aussi en amenant des opportunités de développement industriel. En alliant leurs compétences et leur dynamisme à une industrie marseillaise dont la précocité du démarrage a été sous-estimée, ils ont participé à la montée en puissance d'un secteur d'activité qui va rapidement s'afficher au premier plan. On a trop souvent pensé les relations entre les pays du Nord et du Sud de l'Europe en termes de dominations, de dépendances. Le cas du littoral provençal montre que ces relations sont beaucoup plus complexes et qu'elles ont été parfois la base

67. *Le Sémaphore de Marseille*, 14 mars 1848.

68. Julien TURGAN, « Les Forges et Chantiers de la Méditerranée » dans *Les grandes usines : études industrielles en France et à l'étranger*, Paris, tome III, 1863, p. 316.

69. « Banque Taylor » dans *Annales Commerciales de Marseille*, tome I, 1845, p. 203.

70. Roland CATY, Eliane RICHARD, *Armateurs marseillais au XIX<sup>e</sup> siècle*, Marseille, 1986, p. 163.

de réussite pour les villes d'une Méditerranée également touchée par le processus d'industrialisation.

Au début des années 1860, le département des Bouches-du-Rhône produit peu de fonte mais, avec ses nombreuses entreprises de constructions mécaniques et navales, ses fonderies de fer, de cuivre, de plomb et de galènes argentifères<sup>71</sup>, il est le devenu le premier département métallurgique français<sup>72</sup>. La situation est, en fait, encore plus brillante. Le découpage départemental de l'enquête exclut des résultats les établissements de la côte varoise, éléments indissociables de la métallurgie marseillaise. La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, entreprise qui triomphera lors de l'Exposition universelle de Paris en 1867, est alors la plus grande entreprise française de construction navale.

Les techniciens britanniques du littoral provençal n'ont été ni des météores ni des perdants. Leurs actions se sont inscrites dans la durée, dans le succès. La mise en lumière de leur rôle est une composante essentielle de la compréhension des premières décennies de l'industrialisation marseillaise.

Ce regard porté sur les ingénieurs anglais et la métallurgie provençale des années 1830 et 1840 montre que, contrairement aux idées reçues, Marseille amorce son développement industriel avant la période du Second Empire et participe au mouvement général d'industrialisation dès la Monarchie de juillet. Ce mouvement reste toutefois mal connu. Il faut en reprendre la mesure afin d'en déterminer la chronologie précise ainsi que les modalités de démarrage et de fonctionnement.

Olivier RAVEUX

71. Voir Gérard CHASTAGNARET, « Marsella en la economia internacional del plomo » dans *Revista de historia industrial*, Barcelona, numero 1, 1992, pp. 11-38.

72. 48 usines et 6.500 ouvriers, *Statistique de la France*, Nancy, 1873, tome XIX, 2<sup>e</sup> série, p. 787 et suivantes.