

Patrons marseillais et patrons girondins : en quête de l'esprit d'entreprise dans les années 1840/1880

Hubert Bonin, professeur d'histoire économique contemporaine à l'Institut d'études politiques de Bordeaux

Désireux de nous éviter la présentation d'un simple résumé de notre introduction problématisante à l'ouvrage consacré aux *patrons du Second Empire à Bordeaux & en Gironde*¹, nous avons choisi délibérément une voie quelque peu audacieuse, une tentative de comparaison entre Bordeaux et Marseille ; il s'agit là plus d'un 'essai' que d'une analyse prosopographique comparative appuyée sur une méthodologie scientifiquement imparable². L'idée est venue d'une banale (fausse ?) évidence : Bordeaux entretiendrait au milieu du XIX^e siècle conservatisme et malthusianisme économiques et patronaux ; la force d'inertie face au changement y appartiendrait aux 'gènes' des Girondins. Une telle conclusion est reprise pour tant de périodes de l'histoire girondine, tellement marquées par le fameux 'déclin' ou par le non moins fameux 'retard', qu'on se prend à se demander si, finalement, Bordeaux et son agglomération portuaire ont pu connaître une quelconque croissance 'autosoutenue' ! L'expansion n'y aurait-elle été que le fruit d'apports extérieurs récurrents, d'injections de capital et d'esprit d'entreprise venus de la capitale parisienne ou d'autres pays ?

A cette sclérose, voire nécrose – le patronat des temps héroïques du trafic transatlantique du 18^e siècle s'affaissant peu à peu –, on pourrait opposer une cité phocéenne qui deviendrait la plate-forme d'une expansion méditerranéenne et levantine appuyée sur la vitalité du capitalisme provençal, sur des ressources en capital larges, mobilisées notamment par des banques locales en assez grand nombre, relayées dès 1865 par la Société marseillaise de crédit – alors que Bordeaux doit attendre 1880 pour voir éclore la Société bordelaise de crédit industriel & commercial³ !

Le 'syndrome bordelais' du déclin ou du retard est sempiternel⁴, alors que le 'syndrome marseillais' du déclin ne semble être apparu que dans les années 1970/1980, avec l'énorme crise de reconversion des sites industriels des Bouches-du-Rhône. Sans désir (ni capacité...) d'exhaustivité, nous nous contenterons de suivre quelques pistes et de contribuer au débat⁵, en attendant peut-être des études comparatives appuyées sur des bases statistiques et prosopographiques proches des exigences d'une base de données.

1. En quête d'un 'système industriel'

Bordeaux est réputée pour avoir raté le coche de la première révolution industrielle, alors que Marseille fourmille d'indices d'une industrialisation précoce, avec des îlots de 'pays noir' dans le tissu de son agglomération. Il est indéniable que Marseille a échafaudé un véritable 'système industriel', comme l'ont bien analysé les auteurs de l'ouvrage sur les patrons du Second Empire à Marseille, mais surtout les chercheurs qui ont reconstitué l'aventure de l'industrialisation provençale⁶. Ce système s'appuie notamment sur les débouchés croissants procurés par le traitement des oléagineux⁷ (matériel de trituration et de filtrage), l'équipement des navires (chaudières), le traitement des sucres⁸ (chaudières), la minoterie, la savonnerie, la semoulerie : les filières 'marchandes' et maritimes (négoce des oléagineux et des

sucre, armement maritime) débouchent donc en amont sur une forte stimulation de l'industrialisation, puisque, tout en amont de ces industries de transformation, œuvrent les industries de biens d'équipement (machines, chaudronnerie, fonderies) qui, elles-mêmes, nourrissent l'essor vigoureux d'une industrie de la machine à vapeur⁹. Signalons en outre la solidité de l'industrie du plomb des Bouches-du-Rhône, qui a dû passer elle aussi nombre de commandes de matériels¹⁰.

Un véritable 'circuit' de l'industrialisation a ainsi été établi dans l'agglomération phocéenne. Certes, on ne trouve pas, plus en amont encore, d'industrie métallurgique et les semi-produits travaillés sur place viennent d'autres régions (probablement d'abord du Gard, de l'Ardèche et de la région lyonnaise, et certainement, de plus en plus, du Forez noir) ; une filière complètement intégrée n'a pas pu se constituer, mais le 'système vapeur' développé par les Marseillais est à l'évidence un ensemble industriel bien structuré et innovateur. Le célèbre Bourdon, tant vanté pour ses prouesses au Creusot, a également travaillé à Marseille, par exemple ; Marseille a réussi à acclimater des innovations et savoir-faire britanniques, et des Britanniques eux-mêmes y ont contribué (Taylor).

Face à cette 'harmonie' de l'expansion de la mécanique et de la vapeur à Marseille, Bordeaux paraît bien pauvre ! Pourtant, elle travaille elle aussi des oléagineux, des sucres et elle aussi est une grande cité-port ! Mais les usines de trituration des arachides y sont peu nombreuses (une seule sous le Second Empire) et la chaîne industrielle des oléagineux y est mince ; le grand essor de la savonnerie et de l'huilerie avec de grandes usines datent en fait plutôt du tournant du XX^e siècle, tout comme les sucreries, après un système de production centré sur des PME¹¹.

Par ailleurs, comme nous le verrons plus bas, la marine à voile a longtemps dominé les flottes girondines, ce qui a restreint les débouchés pour les industries de la mécanique et de la vapeur. Pourtant, les techniques de la vapeur et de la mécanique sont connues à Bordeaux ; mais les activités y semblent plus 'légères' qu'à Marseille. On y construit beaucoup de pompes, pour les navires, pour l'équipement de la voirie urbaine, et un symbole peut en être Privat, 'roi de la pompe' dans les années 1850/1890... Mais ces activités sont éparpillées entre les mains de dizaines de petites entreprises, qui bénéficient aussi des débouchés viticoles pour fabriquer des matériels de traitement des vins et alcools (tuyauteries, presses mécaniques, etc.).

Le système industriel bordelais est donc plus éclaté, plus riche en PME, en activités plus 'légères' (machines de taille petite et moyenne), alors que Marseille comporte nombre d'activités plus 'lourdes'. Il est clair que Bordeaux n'a pas connu le 'système vapeur' propre à Marseille : la différence est nette. Est-ce dû à un moindre dynamisme entrepreneurial, à une moindre capacité d'ouverture à l'innovation ? C'est peu probable puisque les années 1830/1880 ont vu fleurir ces petites entreprises de mécanique et que leur niveau technique est correct. Ce sont en fait les débouchés qui manquaient, faute de commandes suffisantes de la part des industries de transformation de corps gras et de sucres et de la part des armements maritimes. Néanmoins, cette différence fondamentale dans la configuration des industries mécaniques et métallurgiques s'avère décisive : pour disposer des zones industrielles proches d'îlots de 'pays noirs', Bordeaux doit attendre la Seconde Révolution industrielle, que ce soit sur la rive droite à La Bastide et Lormont, ou sur la rive gauche, à Bacalan¹².

2. En quête d'un 'système naval'

Le 'retard' industriel bordelais s'expliquerait ainsi par le décalage technique entre les marines girondine et phocéenne. Plusieurs historiens, notamment bordelais, ont raillé la pérennité de la marine à voile dans le Port de la Lune – surnom de Bordeaux. Est-ce à dire que ce serait là une preuve évidente du manque de dynamisme des patrons bordelais ? Tout la question est alors d'apprécier la capacité de la cité-port à accompagner les mutations économiques d'ensemble et d'affûter sa compétitivité¹³.

Il est vrai que les armateurs marseillais s'équipent bien plus tôt en navires à vapeur ; les deux tiers de leur flotte marchent à la vapeur dès 1869 ! Or Bordeaux ne franchit vraiment le cap de la révolution du navire à vapeur que dans les dernières décennies du siècle – une fois d'ailleurs que ses chantiers navals ont changé de structure capitaliste et ont pu se doter du matériel productif nécessaire.

Est-ce à dire qu'il y a retard et archaïsme d'un côté, avant-garde et modernité de l'autre ? Nous croyons pour notre part qu'une telle dichotomie relève d'un simplisme en parfaite contradiction avec l'analyse d'une réalité historique. Nous pensons en effet que le système naval bordelais est tout aussi 'moderne' à l'époque que le marseillais ; mais qu'il se déploie selon une configuration originale. La marine à voile girondine est la plus moderne qui soit dans le registre des navires à voile : les trois-mâts qu'elle mobilise pour les traversées transatlantiques sont dotés des caractéristiques techniques les plus avancées, et elles sont parfaitement compétitives avec leurs homologues britanniques et américaines. A l'époque, ces (fameux) trois-mâts¹⁴ constituent l'outil le plus pratique, le plus perfectionné, le plus souple, pour affronter l'océan Atlantique, le Cap Horn et les rivages du Pacifique, de Valparaíso à Callao-Lima. Leur résistance aux coups de mer, leur gabarit, leur vitesse, leur maniabilité nous paraissent les plus aptes à affronter avec succès les aléas océaniques.

Pendant ce temps, les Marseillais se dotent d'une marine à vapeur, mais elle-ci est affectée quasiment exclusivement à la navigation méditerranéenne, à des trajets beaucoup moins longs que les traversées transatlantiques. Nombre de ces navires sont des bateaux à aubes, adaptés aux trafics méditerranéens, mais, pensons-nous, bien moins aptes à supporter les traversées transatlantiques. Comment passer le Cap Horn avec de tels navires ? D'ailleurs, quand certains armateurs phocéens envoient des navires à travers l'Océan, ce sont bien des voiliers qu'ils utilisent ! Bosc, Delestaing, Deville, Fabre, travaillent ainsi avec les Antilles, la Guyane, l'Amérique du Sud avec des flottes de voiliers. Par contre, sans être grand clerc en histoire maritime, nous prétendons que le niveau de développement technique de la marine à vapeur n'est pas encore adapté aux besoins massifs du trafic transatlantique, notamment à partir de Bordeaux. Le système naval bordelais est bâti autour d'un type de navigation différent ; cela nous amène à une conclusion certes banale, mais opératoire : on ne peut opposer les deux systèmes navals girondin et phocéen, déterminer un seuil de retard ou d'avant-garde ; adopter un tel point de vue nous semble fallacieux.

Chaque port a son 'système technique' naval optimal. Par contre, qu'on affirme que, dans les années 1880/1890, peut-être, des armateurs girondins se sont trop longtemps accrochés aux navires à voile, pourrait être un argument valide ; mais, à cette époque, Bordeaux doit assumer une grande mutation économique, et le remodelage de ses chantiers navals par injection de capitaux extérieurs (Schneider, financiers parisiens, investisseurs belges) indique l'ampleur de la mutation exigée. Cela dit, même en cette fin de 19^e siècle, l'utilisation de trois-mâts déjà largement amortis dans les comptes des firmes à des fins de transports de pondéreux de faible valeur (balles de laine, de coton, etc.) relève d'une bonne gestion – un peu comme aujourd'hui on le pratique avec des minéraliers ou des pétroliers hors d'âge...

C'est donc la vitalité de cette flotte à voile qui explique (légitime ?) la spécificité des contours et des structures du 'système naval' girondin : le travail du bois (des bois du Nord, importés de l'Europe du Nord-Ouest, le travail des voilures, la production de pompes et du matériel mécanique adapté au type de navires. Ce sont autant de branches sur lesquels aucune recherche historique n'a été conduite à Bordeaux – cité où la recherche en histoire économique contemporaine n'a pas, jusqu'aux années 1990, bénéficié d'équipes et d'investissements à la hauteur de la richesse et de la qualité du pôle de chercheurs des Bouches-du-Rhône. On ne sait donc 'où viennent les voiles, qui les fabrique, qui sont les maîtres charpentiers actifs dans les chantiers de constructions navales.

Un argument souvent cité comme preuve du retard bordelais face à Marseille consiste à mettre en avant les immenses investissements destinés à construire le port de la Joliette, à l'ouest du Vieux Port phocéén, au débouché des voies du PLM. Or la validité de cet argument nous semble faible : d'une part, les contours de la flotte bordelaise ne semblent pas nécessiter le percement rapide de nouveaux points d'accostage ; et, surtout, l'immensité de ce port naturel que constitue une Garonne large, relativement profonde, et reliée aux flux de marée explique largement qu'on n'ait pas éprouvé le besoin de bouleverser le paysage portuaire du Port de la Lune. On se contente donc d'aménager de véritables quais verticaux, sur plusieurs kilomètres, le long de ce 'havre' naturel qu'est la Garonne. Puis, sans 'retard' quelconque', les autorités lancent le percement de deux cales d'accès hors marée, fermées par une écluse, à Bacalan. Bordeaux n'avait donc pas besoin d'un immense chamboulement à la marseillaise pour garder toute sa compétitivité portuaire !

3. En quête d'innovateurs

Le 'système naval' bordelais incorpore beaucoup moins de capital technique, beaucoup moins d'équipements métallurgiques semi-lourds que le système naval phocéén. C'est ce qui explique à coup sûr le moindre degré de développement des industries de la mécanique et du métal à Bordeaux ! Et que la culture technique girondine se préoccupe beaucoup moins des innovations dans ce domaine que la marseillaise ; que les contacts avec les Britanniques se cantonnent dans le monde du négoce des vins et ne s'ouvrent pas beaucoup aux innovateurs de la vapeur ou de la mécanique...

Sans vouloir ni pouvoir entrer dans le détail, notons que Marseille est une grande place de l'innovation mécanique au milieu du 19^e siècle, notamment à propos des machines pour navires (avec Benet et Barnes, pour les 'appareils à cylindre oscillant' à la fin des années 1840 ; avec les Forges & chantiers de la Méditerranée,

spécialistes des ‘machines à bielle en retour, puis des machines à pilon adapté au compound, alors plus en pointe que le matériel écossais).

Doit-on pour autant en conclure que Bordeaux resterait hermétique à l’innovation industrielle ? Plusieurs de nos biographies tendent à prouver le contraire ! Sans reparler ici des techniques de conception et de fabrication des trois-mâts, évoquées ci-dessus, nous concentrerons nos remarques sur l’industrie alimentaire. En effet, nombre d’industriels girondins participent à l’élan d’innovations qui anime cette dernière. Louit, Rödel, etc. promeuvent les techniques de conserve innovatrices, l’appertisation, etc. Certes, leurs établissements sont à coup sûr des usines de taille modeste, avec quelques dizaines ou centaines de salariés ; la ‘grande industrie’ ne fleurit pas sur les rives de la Garonne dans ces années 1840/1880. Mais vaille que vaille, stimulées par l’augmentation des débouchés outre-mer ou maritimes (l’avitaillement des navires), ces industries façonnent un mode de développement industriel puissant bien qu’éclaté.

Nous ne savons rien des machines mises en œuvre dans ces usines, de leur origine, de leur fabricant... L’histoire technique girondine reste dans les limbes ! Mais on peut penser que la compétitivité de ces établissements est suffisante pour permettre une grille de prix suffisamment alléchante. Nous ne disposons pas (encore ?) de données statistiques sur la masse de l’équipement en machines de cette industrie alimentaire, ce qui ne nous permet pas d’apprécier l’intensité capitaliste qui y règne. Cela bloque par conséquent la possibilité d’une comparaison avec l’industrie alimentaire marseillaise. Il faudrait pouvoir déterminer comment s’est construite l’huilerie Maurel & Prom et Maurel frères, à Bacalan, au début des années 1860, d’où venait le matériel, les ingénieurs, etc. L’on peut affirmer sans grand risque que la construction des usines alimentaires s’est appuyée sur du matériel venu d’autres cités, que ce soit Nantes, Marseille, Lille ou Paris... Mais nous en resterons à ce niveau d’hypothèse...

A cette époque, en effet, la Gironde n’est pas un pôle d’attraction pour des ingénieurs – et nous avons signalé le faible nombre d’ingénieurs au même moment en Dordogne... Si les innovations sont à coup sûr abondantes et continues, elles ont dû relever du ‘tour de main’, de l’évolution progressive et insensible qu’évoque Maurice Daumas dans son *Histoire générale des techniques* à propos de la machine à vapeur. Bordeaux n’est pas un foyer de matière grise industrielle, contrairement à ce qui a pu se produire à Marseille, si l’on en croit nos collègues. Il faut attendre les années 1890/1920 pour qu’une culture industrielle s’y structure, pour que le monde des techniciens et des ingénieurs s’y échafaude (dans les ateliers ferroviaires, les constructions navales, l’hydraulique portuaire – avant l’aéronautique dans les années 1920/1940).

4. En quête de pionniers du commerce

Tous les ouvrages signalent l’ampleur des retombées de l’ouverture du canal de Suez en 1869 sur l’économie marseillaise : tant de débouchés et de trafics s’ouvrent à elle en Océan Indien et en Extrême-Orient ! Aux liens traditionnels avec le Levant et la mer Noire s’ajoute un eldorado oriental qui ne manque pas de susciter des initiatives entrepreneuriales dans l’armement maritime et le négoce. Cela renforce à l’évidence la vocation de ‘Marseille porte de l’Orient’, vocation tant vantée par les

Saint-Simoniens lorsqu'ils ont promu l'équipement de réseaux de transport entre Marseille et le reste de la France, avec le PLM comme symbole.

Mais, auparavant, l'amplification des relations avec les contrées de la mer Noire (pour les céréales, par exemple) ou avec l'Afrique du Nord permet aux années 1840/1860 de vivre la fièvre de la croissance. Le monde du négoce est donc à la fois dynamique et prospère à Marseille. Aussi l'ouvrage sur les patrons marseillais fourmille-t-il de portraits de marchands dynamiques qui savent détecter les marchés à prospector afin de renouveler leur fonds de commerce – et engranger les profits. L'argent rentre dans leurs caisses, comme le prouvent les analyses des fortunes phocéennes.

Or, dans le même temps, le monde du négoce girondin n'est nullement paralysé ! L'esprit d'entreprise capitaliste y est doté d'une bonne vitalité, adaptée aux mouvements conjoncturels et aux tendances structurelles¹⁵. Contrairement aux idées reçues, les événements de la Révolution et de l'Empire n'ont pas asphyxié l'esprit d'entreprise négociant du Port de la Lune ; certes, des reconversions ont été nécessaires, à cause de la crise vécue à Saint-Domingue, de l'arrêt de la traite négrière et de la percée de nouveaux concurrents nord-américains. Toutefois, le punch des marchands bordelais est tel qu'ils se font eux aussi des pionniers ! Reconnaissons volontiers aux Marseillais (Régis, Borelli, etc.) la primeur de la prospection sur les côtes du golfe de Guinée ; mais, très vite, Marseillais (Verminck et l'ancêtre de la CFAO¹⁶, etc.) et Girondins se bousculent pour développer le commerce en Afrique occidentale, même si les premiers continuent ensuite vers l'Est, la Guinée, la Côte-d'Ivoire puis l'Afrique centrale. La bataille de l'arachide les implique tous ; l'équipement de l'Afrique en comptoirs, escales puis factoreries leur est commun ; l'apprentissage du commerce des 'marchandises' (les produits finis vendus en Afrique) et donc, en amont, des pratiques des centrales d'achat en Europe leur est à tous indispensable.

Les lacunes de l'historiographie nous empêchent de saisir les activités des Girondins en Afrique du Nord, au Maroc en particulier – car, paradoxalement, aucune entité historique ne s'occupe de l'outre-mer contemporain à l'Université de Bordeaux... et on laissera les Marseillais détenir le monopole de la mise en valeur par l'histoire dans ce domaine... Mais, globalement, les deux ports rivalisent de dynamisme entrepreneurial dans la prospection de l'économie africaine. Quantitativement, le poids de Marseille dans l'économie française des oléagineux est plus imposant, la savonnerie en consomme sur place une bonne quantité, alors que Bordeaux se cantonne encore dans la réexportation vers l'Europe du Nord-Ouest et dans une première étape de la construction d'une industrie huilière.

Tandis que les marchands marseillais labourent les contrées de la Méditerranée orientale et de la mer Noire – les fameux 'Levantins' servant de symbole de ces activités –, Phocéens et Girondins se retrouvent tous en Océan Indien. Ils n'ont pas attendu le percement du canal de Suez pour développer des antennes commerciales dans les îles. Or les Bordelais ne restent pas l'arme au pied devant le dynamisme de leurs confrères provençaux ! Leurs navires gagnent l'océan Indien (comme ceux de Faure frères), avant que des capitaines au long cours réputés (Sensine & Chalès, notamment) et une famille appelée à un renom et à une force considérables, celle des Denis, commencent à explorer les ressources commerciales de l'Extrême-Orient, en Indochine notamment.

Il faudrait à coup sûr une histoire économique ‘scientifique’, avec des séries comparatives (nombre et tonnage des navires en contact avec l’océan Indien et/ou avec l’Extrême-Orient), pour que notre propos paraisse moins badin et hypothétique ! Nous nous contenterons par conséquent de constatations plus intuitives que démonstratives pour prétendre que le dynamisme entrepreneurial marchand est aussi réel à Bordeaux qu’à Marseille pendant le Second Empire. Les Girondins affirment leurs talents et leur punch dans leurs efforts pour conquérir des parts de marché substantielles sur les côtes occidentales de l’Amérique du Sud, du Cap Horn au Mexique. Ils y exportent vins, conserves, équipements de la vie quotidienne, etc. Certes, ils y rencontrent des Britanniques, des Parisiens (dont la famille Dreyfus, à Lima, qui prépare son grand contrat du guano péruvien de 1869), etc. Mais ils affrontent la concurrence des négociants et commissionnaires avec sérénité. Des études statistiques sur ce trafic entre Bordeaux et l’Amérique du Sud ont débuté¹⁷, mais, en attendant leurs résultats, contentons-nous de proclamer la vitalité du capitalisme marchand bordelais transatlantique. Certes, ce commerce s’est banalisé : on est loin de la haute valeur des produits importés en Europe par Bordeaux aux 17^e et 18^e siècles et redistribués ensuite vers d’autres ports européens. On traite de plus en plus du fret de masse (textiles, conserves, outils, équipements du foyer, etc. – sans parler des vins), mais c’est un puissant levier d’industrialisation en Gironde même, on l’a vu.

5. En quête d’immigrés

A ce ‘match nul’ commercial entre les deux cités portuaires s’ajoute cependant une supériorité bordelaise évidente, celle du commerce des vins et alcools... Or, dans ce domaine aussi, nombre d’indices – et nous les avons évoqués avec précision dans notre introduction à l’ouvrage sur les patrons bordelais – prouvent que le tissu capitaliste girondin n’est pas en lambeaux, n’est pas un vestige usé d’une puissance prérévolutionnaire prestigieuse. Bordeaux redevient un pôle d’attraction pour des immigrés venus de toute la France et de toute l’Europe. Nous avons montré comment la firme d’anisette Marie-Brizard devait sa renaissance à l’apport familial et gestionnaire de deux spécialistes de la marine venus des ports bretons¹⁸. Et, surtout, Paul Butel, le maître de l’histoire du négoce ancien en Gironde¹⁹, a bien montré combien les dynasties bordelaises²⁰ s’étaient renouvelées dans les décennies 1820/1840 dans le monde des vins – avant l’arrivée de Bardinet à Bordeaux dans le domaine du rhum, en provenance de Limoges où sa firme avait démarré dans les années 1850. Les Chartrons – le quartier où se concentrent peu à peu les maisons de négoce de vins et leurs chais perpendiculaires aux quais garonnais – redeviennent ‘européens’, avec des Britanniques, des Irlandais, des Suisses, des Allemands²¹. Toute grande cité du capitalisme marchand s’ouvre aux influences extérieures, ne serait-ce que par la construction de réseaux familiaux à travers l’Europe est l’une des clés du succès commercial à l’exportation.

Or l’ouvrage sur les patrons marseillais confirme cette assertion. Le recrutement des immigrés marchands par Marseille est plus divers, plus ‘cosmopolite’, pourrait-on dire, dans la mesure où ce mot évoque des ‘types’ exotiques. Grecs de toutes origines, Levantins de tout type et religion, Italiens, etc. s’y côtoient et enrichissent la vitalité capitaliste, accroissent les réseaux de relations avec la Méditerranée orientale et gonflent les flux de capitaux.

Les deux cités sont franchement ‘internationales’ dans leurs pratiques d’affaires et dans leur population – sans même ici parler de la constitution de leur ‘peuple’, certainement riche en immigrés pauvres, ne serait-ce que pour assumer toutes les fonctions de manutention portuaire, voire les fonctions maritimes elles-mêmes, puisque nombre de Bretons venaient se faire embaucher sur les navires armés à Bordeaux...

6. En quête de capitalistes

Le mot ‘capitiaux’ a été prononcé ! Il faut en effet s’interroger sur l’usage fait de tout cet argent accumulé grâce à la croissance des années 1840/1870. En brassant une fausse évidence si pratiquée, le monde du négoce bordelais aurait stérilisé son épargne en investissant dans la propriété viticole... Cela expliquerait à coup sûr, ont prétendu certains historiens, le manque de tonus des patrons girondins, qu’ils supposaient impatients de se retirer sur leurs terres, une fois fortune faite... La Gironde serait ainsi victime de ce fameux ‘syndrome normand’ – dont nous doutons pour notre part, mais qui est avancé par nombre de spécialistes. Or les achats de terres viticoles ne constituent qu’un placement parmi d’autres de la part des patrons girondins ; nombre d’historiens négligent l’ampleur de l’accumulation de capital par ces patrons ; leurs placements fonciers, immobiliers, viticoles, ne constituent qu’une modeste partie de leurs actifs, comme le prouvent nombre de données chiffrées (successions, en particulier). Nous sommes farouchement hostiles à cette conception d’un déclin récurrent du capitalisme girondin à cause d’immobilisations terriennes...

C’est bien au contraire souvent un élément fondamental de la culture capitaliste marchande, car détenir un château viticole, des vignes, quelques forêts dans les Landes girondines, procure des attributs de la légitimité capitaliste, bourgeoise, citoyenne. En cela, les marchands girondins sont semblables aux grands bourgeois marseillais qui se dotent de belles résidences en centre-ville et de domaines dans les campagnes alentours. Cet ancrage terrien, foncier, immobilier, est un facteur de stabilité socio-mentale pour un monde du commerce soumis aux aléas conjoncturels et maritimes ; c’est aussi un gage tangible, un actif aisément mobilisable quand le passif d’une société marchande devient excessif...

Au-delà de ces points communs, nous croyons toutefois qu’une différence pourrait séparer Marseillais et Girondins dans l’utilisation de leurs capitaux. L’ouvrage sur les patrons phocéens insiste sur la vitalité d’une sorte de place financière informelle où nombre de patrons enrichis dans une branche investissent des capitaux dans une firme émergente, dans un secteur jeune, et pratiquent ainsi couramment la ‘commandite industrielle’ fréquente au 19^e siècle dans le monde des affaires. Il faudrait bien sûr des chiffres synthétiques pour confirmer notre perception de ce capitalisme marseillais. Mais la fréquence des exemples évoqués par nos collègues incite à discerner là un comportement propre à la place marseillaise. La création de la Société marseillaise de crédit en pourrait être un signe supplémentaire, car elle se veut finalement une sorte de grande coopérative bancaire de la place, chargée d’introduire la « nouvelle banque » (D. Landes) en appui de la moyenne-grande entreprise en essor.

A Bordeaux, par contre, peu de traces sont disponibles qui indiqueraient un va-et-vient de capitaux entre des patrons et des entreprises naissantes ou en développement. A la limite, les demoiselles et leur mariage permettent bien plus de liens entre les familles patronales que les affaires elles-mêmes ! Mais c'est qu'une différence de taille surgit pour expliquer les disparités de comportement entre les deux cités : les capitalistes marchands girondins n'ont que peu d'occasion d'investir des capitaux dans des entreprises industrielles, faute, on l'a vu, d'un véritable vivier d'industriels sur la place ; par contre, comme Marseille grouille de projets industriels, les détenteurs de capitaux, les 'capitalistes', ont à leur disposition de multiples occasions de placement. Leurs homologues girondins ont beau investir des fonds dans des sociétés actives dans les services collectifs (ponts, canaux, chemins de fer, comme la Compagnie du Midi) du Grand Sud-Ouest, ils ne disposent guère d'occasions de placements sur place – et les firmes de négoce n'ont guère besoin de fonds propres énormes, au-delà de quelques millions de francs au maximum pour les plus grosses. Cela expliquerait peut-être une orientation des fonds vers la Bourse parisienne.

En tout cas, la fortune s'accumule à Bordeaux sans trouver suffisamment de emplois ; cela explique que la banque Samazeuilh, la grande banque de la place aux côtés de Piganeau, ne dispose que de peu de fonds propres car elle peut compter sur les dépôts stables de nombreux bourgeois. Cela explique aussi le rôle clé des 'avals' apportés par les capitalistes aux affaires de leurs enfants ou de leurs connaissances : leur fortune sert de gage aux flux d'argent, elle alimente des formes souples de refinancement, telles que l'achat de créances par des investisseurs auprès de banquiers, qui allègent ainsi leurs encours de crédit et leur actif – avant que la Société bordelaise de CIC vienne compléter ce système de crédit en lui procurant plus d'élasticité et de clarté²².

En quête d'une conclusion

Nous n'aurons pas l'audace de vouloir conclure un tel 'essai' ! Une histoire comparative digne de ce nom devrait s'appuyer sur des statistiques amples et une analyse prosopographique méthodique... Nous insisterons donc plutôt sur les similitudes entre les deux patronats portuaires, bien sûr, mais surtout sur leurs différences. Notre thèse est claire : nous ne ressentons nul déclin ou retard à Bordeaux par rapport à Marseille. Cependant, les 'systèmes de développement' y sont tout à fait dissemblables, avec un système industriel et un système naval bien spécifiques dans chaque cité. Bordeaux reste plus marchande qu'industrielle, alors que Marseille a su bâtir une économie où monde marchand et monde industriel s'entremêlent, se consolident l'un l'autre.

*** Notes :**

¹ Notre essai s'appuiera surtout sur les apports des deux ouvrages : Hubert Bonin, *Les patrons du Second Empire. Bordeaux & la Gironde*, Paris-Le Mans, Picard-Cénomane, 1999. Roland Caty, Eliane Richard & Pierre Echinard, *Les patrons du Second Empire. Marseille*, Paris-Le Mans, Picard-Cénomane, 1999.

² Ce texte est paru en 2003 : Hubert Bonin, « Patrons marseillais et patrons girondins : en quête de l'esprit d'entreprise dans les années 1840/1880 », in Dominique Barjot (*et alii*, dir.), *Les entrepreneurs du Second Empire*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2003, p. 91-103.

- ³ Cf. Hubert Bonin, *La Société bordelaise de crédit industriel & commercial, 1880-1990*, Bordeaux, L'Horizon chimérique, 1990. Réédition complétée : Hubert Bonin, *Banque et bourgeoisies. La Société bordelaise de CIC (1880-2005)*, Bruxelles, Peter Lang, 2010.
- ⁴ Nous renvoyons notamment au livre collectif : H. Bonin (dir.), *Cinquante ans d'Aquitaine, 1945-1995*, Bordeaux, L'Horizon chimérique, 1997.
- ⁵ Sur l'esprit d'entreprise, cf. Patrick Verley, *Entreprises et entrepreneurs du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle*, Paris, Hachette, 1994.
- ⁶ Cf. UMR TELEMME, *Histoire industrielle de la Provence*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 1998.
- ⁷ Cf. Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain, l'outre-mer des industriels, 1841-1956*, Marseille, Publications de la Chambre de commerce & d'industrie de Marseille, 1992.
- ⁸ Cf. Xavier Daumalin, « Les raffineries de sucre au cœur de la révolution industrielle à Marseille », dans : UMR TELEMME, *Histoire industrielle de la Provence*, op. cit., p. 61-85. Louis Pierrein, *Industries traditionnelles du port de Marseille. Le cycle des sucres et des oléagineux, 1870-1958*, Institut historique de Provence, Marseille, 1975. Jacques Fiérain, *Les raffineries de sucre des ports en France (XIX^e-début du XX^e siècle)*, Paris, Champion, 1976.
- ⁹ Cf. Maurice Courdurié & Xavier Daumalin, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, 1997. Cf. aussi Olivier Raveux, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, Editions du CNRS, 1998 (tiré de : *Une histoire méditerranéenne : la métallurgie et la construction mécanique à Marseille au XIX^e siècle*, thèse d'histoire, Aix-en-Provence, 1996).
- ¹⁰ Cf. Gérard Chastagnaret, « Le plomb à Marseille (XVII^e-XIX^e siècles) : trois siècles de stratégies négociantes et d'activités productives », *Industries en Provence*, novembre 1999, n°4, p. 10-17.
- ¹¹ Hubert Bonin, *Bordeaux grand port industriel au XIX^e siècle (des années 1800 aux années 1880)*, Paris, les Indes savantes, 2017.
- ¹² Nous renvoyons sur ce thème à la riche thèse de Jean Dumas, *Les activités industrielles dans la Communauté urbaine de Bordeaux. Etude de géographie économique et sociopolitique*, éditions Bière, Bordeaux, 1980.
- ¹³ Hubert Bonin & Bruno Marnot, « The international scope of Bordeaux port: Logistics, economic effects and business cycles in the nineteenth and twentieth centuries », in Tapio Bergholm, Lewis Fisher & Elisabetta Tonizzi (dir.), *Making Global and Local Connections: Historical Perspectives on Ports, Research in Maritime History*, automne 2007, n°35, p. 1-22.
- ¹⁴ Cf. Claude & Jacqueline Briot, *Clippers français*, Chasse marée-Armen, 1997.
- ¹⁵ Cf. Hubert Bonin, « La ville des capitalistes : Bordeaux et Lyon aux XIX^e et XX^e siècles », in Jean-Pierre Augustin et Michel Favory (dir.), *50 questions à la ville : comment penser et agir sur la ville (autour de Jean Dumas)*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2010, p. 281-292.
- ¹⁶ Cf. Hubert Bonin, *CFAO (Compagnie française de l'Afrique occidentale). Cent de compétition (1887-1987)*, Publications de la SFHOM, 2008 (seconde édition).
- ¹⁷ Sous l'égide de la Maison des pays ibériques, sur le campus de Talence-Pessac.
- ¹⁸ H. Bonin, *Marie Brizard, 1755-1995*, Bordeaux, L'Horizon chimérique, 1995.
- ¹⁹ Cf. Silvia Marzagalli & Hubert Bonin (dir.), *Négoce, ports et océans, XIV^e-XX^e siècles. Hommages à Paul Butel*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000.
- ²⁰ Cf. Paul Butel, *Les dynasties bordelaises, de Colbert à Chaban*, Paris, Perrin, 1991.
- ²¹ Alfred Leroux, *La communauté germanique de Bordeaux*, Bordeaux, Féret, 1919. Alain Ruiz (dir.), *Présence de l'Allemagne à Bordeaux, du siècle de Montaigne à la veille de la Seconde Guerre mondiale*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 1997. Michel Espagne, *Bordeaux Baltique. La présence culturelle allemande à Bordeaux aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Bordeaux, CNRS, 1991.
- ²² Hubert Bonin, *Banque et bourgeoisies. La Société bordelaise de CIC (1880-2005)*, Bruxelles, Peter Lang, 2010.