

**Comptes rendus publiés dans la *Revue historique*, juillet 2018
(p. 718-720)**

- Hubert Bonin, *De l'océan Indien aux Antilles. Faure frères, une dynastie de négociants et armateurs bordelais*, Paris, Les Indes savantes, 2015, 236 p.
- *Id.*, *Bordeaux grand port industriel au XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2017, 348 p.

Hubert Bonin se distingue à la fois par sa production particulièrement abondante et d'une grande qualité, par la variété des thèmes abordés et par sa connaissance des archives tant bordelaises que girondines et nationales qui lui permettent des jeux d'échelle toujours éclairants.

Les deux ouvrages dont nous rendons compte traitent de Bordeaux ou partent de la ville où l'historien a enseigné pendant des années, en tant que professeur à Sciences Po Bordeaux. Ils présentent deux versants de l'activité bordelaise au XIX^e siècle : le port de négoce avec, en particulier, le commerce tropical à travers l'itinéraire de la dynastie Faure, le port industriel, d'autre part, à travers une brillante synthèse. L'idée généralement répandue est que le siècle d'or de Bordeaux demeure le XVIII^e siècle, si fortement présent dans son architecture, et qu'ensuite la ville connaît une forme de déclin continu qui en ferait une « belle endormie ». Or, ce que nous montre H. Bonin, c'est qu'en dehors même de l'activité liée au vin, qui n'est le sujet d'aucun de ces deux livres (la famille Faure ne possède jamais que quelques vignobles), Bordeaux connaît un vrai réveil dans les décennies qui suivent la Révolution française.

Dans *De l'océan Indien aux Antilles*, il examine l'ascension – avec ses aléas dans lesquels le hasard joue son rôle – puis la chute d'une dynastie de négociants, les Faure, sur cinq générations, du début du XIX^e siècle jusqu'aux années 1930. Cette *business history* familiale est emblématique de l'importance du négoce ultramarin pour Bordeaux. L'auteur y aborde aussi un thème qui lui est cher, celui du capitalisme familial, c'est-à-dire de la transmission des valeurs mais aussi des qualités managériales et stratégiques d'une génération à l'autre. La première partie évoque la construction du pouvoir économique et l'affirmation de la position sociale – très marquée par les réseaux protestants – de la famille Faure durant les quatre-vingts premières années de sa réussite, des années 1790 aux années 1870. La deuxième partie revient sur la période 1870-1920, durant laquelle le succès de la maison Faure connaît une période de maturation, et montre comment la famille Faure a su pleinement intégrer ses activités et ses affaires à la première mondialisation contemporaine, celle du XIX^e siècle. Enfin, la dernière partie analyse comment le krach du rhum du début de la décennie 1930 a coûté sa puissance (mais pas son panache) à la dynastie Faure.

Bordeaux grand port industriel au XIX^e siècle analyse le port de Bordeaux, non pas sous l'angle du port de négoce comme c'est souvent le cas, mais sous celui de son activité industrielle des années 1800 aux années 1880. Il s'agit là d'une véritable étude très systématique d'histoire économique et industrielle qui tend à montrer comment Bordeaux n'est pas resté en marge de la révolution industrielle, comme on a souvent tendance à le considérer. Grâce à de nombreuses archives (consultées aux Archives départementales de la Gironde en particulier) et à des ouvrages d'époque (almanachs...), l'auteur reconstitue l'activité et même ce qu'il appelle l'aventure

industrielle de Bordeaux. On y retrouve bien les spécificités d'une ville dont besoins et désirs des couches sociales les plus élevées et l'activité du grand commerce maritime ont été aussi de puissants moteurs pour le développement industriel. L'auteur n'occulte pas pour autant les limites et les faiblesses de ce Bordeaux industriel, en particulier son incapacité à régner sur un vaste arrière-pays. Bordeaux n'est certes pas un « pays noir » comme le sont les régions sidérurgiques françaises mais pour autant la ville ne manquait pas de cheminées, ce que l'on peut voir sur un certain nombre d'illustrations reproduisant des photographies d'époque : dans la deuxième moitié du siècle en particulier, ces cheminées d'usine sont omniprésentes dans le paysage bordelais, même si elles ne sont jamais très hautes. L'auteur analyse ainsi la présence de ce qu'il appelle une industrie diffuse, fondée sur ce que l'on appellerait aujourd'hui des PME, dans certains quartiers bordelais : huile d'olive, sucrerie, mécanique, imprimerie, faïencerie... Cette industrie mobilisait beaucoup d'ouvriers qualifiés et était l'affaire d'un grand nombre de petits patrons. Bordeaux grouillait donc d'une intense activité industrielle et entrepreneuriale incarnée par l'abondance des voitures hippomobiles et la fumée de la houille. En grandissant et en se mécanisant, ces industries bougent du quartier de la gare à celui de Bacalan. Cet ouvrage est aussi un hommage au développement de la machine, en particulier de la machine à vapeur et à son importance dans l'histoire de Bordeaux.

Au total, deux livres majeurs – avec de très belles et éclairantes illustrations de fin de chapitre et un utile index des noms de personne – pour quiconque s'intéresse à l'histoire économique et sociale bordelaise. Dans l'un et l'autre, H. Bonin manie avec talent l'histoire comparée avec, en soubassement, une réflexion sur l'esprit d'entreprise, le sens de l'innovation, l'ouverture et la mobilité géographique (déterminantes dans l'aventure de la famille Faure, comme le montre le titre même de l'ouvrage), pour nous amener à une conclusion optimiste : Bordeaux n'était donc pas une cité en déclin et ne l'est toujours pas.

Claire Laux