

Gérard CHASTAGNARET
(UMR TELEMME, Aix-Marseille-Université/CNRS)

Communication prononcée lors de la journée d'étude sur le saint-simonisme à Marseille organisée par la Société des Études saint-simoniennes au fort Saint-Jean avec le concours du MUCEM, le 21 octobre 2016, à l'occasion d'une sortie collective dans la ville (voir le dossier et le récit correspondants dans La Lettre des études saint-simoniennes, n° 28, février 2017).

Michel Chevalier, la Méditerranée et Marseille au XIX^e siècle

Permettez d'abord à un Aixois de vous souhaiter la bienvenue à Marseille, sur des terres, ou plutôt sur des rues, des quais et une mer qui évoquent tant pour les passionnés et savants du saint-simonisme que vous êtes. La bienvenue est sincèrement chaleureuse, mais la réponse à la demande de Philippe Régnier est incertaine. J'ai compris cette demande comme une invitation à présenter le cadre de la géopolitique de Michel Chevalier. J'ai d'abord accepté volontiers, d'autant plus qu'une autre sollicitation, il y a quelques années, m'avait déjà donné l'opportunité de retrouver un texte qui m'était depuis longtemps familier, le *Système de la Méditerranée*¹. J'ai ensuite beaucoup hésité pour plusieurs raisons. La première est mon peu de goût pour la redite. La seconde, plus profonde, est une interrogation : comment un simple historien économiste, familier des archives de terrain et non des textes théoriques pourrait-il parler d'écrits saint-simoniens devant des spécialistes des textes ?

De ce fait, j'ai été tenté d'engager une réflexion sur l'apport réel du saint-simonisme à Marseille, à ses équipements, à l'orientation de ses activités, et cela à la lumière des travaux conduits sur Marseille depuis un quart de siècle, d'abord un peu autour de moi, puis heureusement désormais sans moi. La bibliographie a beaucoup évolué sur ce sujet et la plupart des écrits, y compris les miens d'il y a un quart de siècle, me paraissent aujourd'hui quelque peu périmés². Les archives économiques ou les correspondances montrent le poids exclusif des besoins et des intérêts dans les prises de décision, qu'il s'agisse des Rothschild ou de la banque Roux de Fraissinet pour les cas que je connais le mieux. Je n'ai pas insisté en ce sens, parce que c'est un terrain qui nous entraînerait très loin, y compris hors de l'objet de votre rencontre, mais je pense qu'il est sain de garder à l'esprit une certaine conscience des limites de notre objet. La lecture de l'espace et de l'avenir que propose le saint-simonisme a marqué certains esprits, mais, au moins sur le terrain marseillais, elle est loin d'avoir infléchi les décisions autant qu'on l'a cru ou écrit. Les influences et les motivations ont été multiples. Ainsi, les discours enflammés d'Alexandre Clapier sur l'intrusion parisienne dans le dossier des Docks ne doivent pas masquer les prises de conscience locales des nécessités³. La modernisation du port et de la

¹ Gérard Chastagnaret, « Méditerranée : de l'invention d'un espace aux instrumentalisation contemporaines », communication au colloque « L'invention de la Méditerranée. Repères antiques et médiévaux. Héritage renaissant », Paris IV Sorbonne – École Normale Supérieure, 26-27 octobre 2012.

² Voici quelques-uns des ouvrages parus depuis les années 1990 : Olivier Raveux, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS éditions, 1998. X. Daumalin, N. Girard, O. Raveux (dir.), *Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVII^e siècle à nos jours*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2003, Xavier Daumalin, *Le patronat marseillais de la deuxième industrialisation*, Aix-en-Provence, PUP, 2014.

³ « On a beaucoup critiqué la centralisation gouvernementale, la centralisation commerciale serait cent fois pire encore ! Le commerce de Marseille a commencé d'en faire l'expérience ; il a déjà pu pressentir les douceurs et les avantages de ce régime nouveau ! Paris a absorbé notre banque, les paquebots du Levant, et notre chemin de fer ; veut-on lui confier encore la clef de notre magasin général ? Mais alors que nous restera-t-il ? Marseille, dans ce cas, ne serait plus Marseille, ce serait un poste avancé de spéculateurs parisiens, une simple station d'employés ; nos maisons de commerce aujourd'hui si puissantes et si révérees dans l'un et l'autre hémisphères, se transformeraient en pépinières de commis, sans indépendance, sans initiative, sans dignité, vivant d'appointements, n'ayant plus d'autre ambition que de passer chef de bureau par la protection de quelque gros

ville au milieu du siècle ne relève pas d'une seule paternité, ni spirituelle, ni financière⁴. Une exception est peut-être le cas, assez tardif, de la rue Impériale, voulue par les frères Pereire en dehors des logiques de fonctionnement de la ville et peut-être pour cela vouée à l'échec⁵.

Compte tenu de la complexité du dossier, j'ai volontairement, renoncé à proposer une réflexion, qui eût été trop rapide, sur la relation entre le saint-simonisme et le « Grand Siècle » marseillais. Mon propos sera beaucoup plus modeste et se concentrera sur une mise en perspective du *Système de la Méditerranée* avec l'activité économique effective en entrecroisant deux échelles, celle de l'espace méditerranéen et celle de Marseille, et cela pendant trois temps successifs :

- les décennies précédentes ;
- le moment même de la publication ;
- le second tiers du siècle, autrement dit le Grand Siècle de l'économie marseillaise.

En arrière-plan, une question simple : dans quelle mesure Michel Chevalier était-il un publiciste bien informé, un visionnaire ou un rêveur doublement déconnecté, de la réalité et des promesses de la Méditerranée ?

Trois étapes donc :

1. la Méditerranée comme pratique économique avant *Le Système de la Méditerranée* ;
2. le moment du *Système de la Méditerranée* ;
3. le saint-simonisme et le Grand Siècle marseillais.

1. La Méditerranée comme pratique économique : une vitalité retrouvée dès avant les saint-simoniens

La Méditerranée tarde à être pensée comme telle, mais en revanche plusieurs types d'acteurs la pratiquent comme monsieur Jourdain faisait avec la prose : sans le savoir, ou tout au moins sans le dire. Le phénomène n'est pas encore assez étudié en profondeur, y compris parce que les chercheurs s'arrêtent trop souvent à la facilité de la seule invocation des saint-simoniens. Le phénomène est masqué aussi, parce que, à la fin du XVIII^e siècle, la Méditerranée est largement une antichambre ou une arrière-cour de l'Atlantique. C'est le moment d'apogée des arrivages d'argent métal de Nouvelle-Espagne et Barcelone, Marseille ou Gênes articulent leur prospérité sur le commerce à la grande aventure. Dans ces conditions, le *Mediterranean turn* que l'on observe chez nombre de négociants à partir de la crise du commerce colonial américain à l'extrême fin du XVIII^e siècle peut se lire comme un repli forcé, un pis-aller médiocre, voire misérable.

C'est le cas, en particulier dans les années 1820 pour certaines maisons de commerce marseillaises naguère prospères, y compris la maison Roux, naguère puissante comme l'ont

actionnaire, d'autre fortune qu'un livret de la Caisse d'Épargne, d'autre avenir qu'une inscription de rente sur la Caisse de retraite des vieillards. » (Alexandre Clapier, « Les Docks à Marseille », *La Revue méridionale*, t. I, 1853, p. 83-109).

⁴ Pour les années médianes du XIX^e siècle, Marcel Roncayolo écrit : « La gestion de Marseille, dans ces années où la pression de l'État s'exerce fort discrètement, est un compromis constant entre le négociant et le propriétaire. » (*Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, EHESS, 1996, p. 412.)

⁵ Michel Lescure, *Les banques, l'État et le marché immobilier en France à l'époque contemporaine, 1820- 1840*, Paris, EHESS, 1982.

montré les travaux de Charles Carrière⁶. L'explication ne suffit cependant pas, pour deux raisons. La première est chronologique : la Méditerranée a commencé à mobiliser l'attention bien avant la crise coloniale. C'est d'abord la poursuite de pratiques séculaires, telles que le commerce avec les Échelles du Levant ou la « caravane de mer » ottomane dans laquelle les équipages et officiers provençaux, notamment tropéziens, jouent un rôle important⁷. Émile Temime a souligné très justement que le milieu négociant de Marseille s'oppose depuis 1821 aux philhellènes pourtant très actifs dans la cité⁸. La raison : la lutte pour l'indépendance vient mettre en péril les relations commerciales avec la Sublime Porte. Une opposition qui va jusqu'à assimiler à du brigandage la victoire de Navarin en 1827.

Ce sont aussi des aspects plus neufs des dernières décennies du XVIII^e siècle, récemment repérés. Certains sont commerciaux : c'est la vitalité des échanges entre Cadix et le Maghreb⁹ et, plus surprenant encore, l'intérêt des États-Unis nouvellement indépendants pour le commerce méditerranéen. Silvia Marzagalli a commencé à travailler sur ce champ qui réserve bien des surprises¹⁰. On connaissait la présence américaine dans la guerre contre la course tripolitaine, de 1801 à 1805. Il apparaît que la Méditerranée intéresse déjà les négociants américains depuis des décennies, partiellement en alternative à la rupture des échanges avec l'ancienne puissance coloniale britannique. Un autre point est l'émergence de volontés de préparer la mise en valeur des espaces nationaux. Ainsi, en Espagne, après plusieurs itinéraires de voyage écrits par des étrangers, l'Espagne des Lumières lance et produit la première tentative d'inventaire de ses productions et ressources minérales. Les 45 volumes d'Eugenio Larruga, ancien pensionnaire des écoles des mines d'Almadén et de Freiberg, publiés de 1787 à 1800, sont parfaitement indigestes, voire approximatifs, mais ils témoignent d'un souci nouveau de réorientation des projets d'avenir : dès avant les crises révolutionnaires, il apparaît clairement que l'avenir ne saurait être seulement américain¹¹. Des décennies avant les expéditions françaises, les Méditerranéens commencent à se centrer sur leur propre espace, y compris ceux qui ont apparemment le moins de raisons de le faire, comme les Espagnols. Contrairement au titre de l'ouvrage de 1998¹², l'inventaire scientifique de la Méditerranée a commencé bien avant l'expédition d'Égypte, et les Méditerranéens n'en sont pas absents !

À partir des années 1820, la perte des colonies américaines ne peut que renforcer cette orientation, mais la Méditerranée est tout sauf un pis-aller, grâce à la vitalité des réseaux de commerce, y compris vers l'Extrême-Orient. La Méditerranée des premières décennies du XIX^e siècle s'affirme donc comme un espace dynamique, et de plus fortement polarisé à l'ouest, jusqu'au début des années 1840, notamment grâce à la découverte – ou redécouverte – de ressources minérales dans le Sud-Est de la péninsule ibérique. La première concerne le plomb : grâce aux gisements de la sierra de Gador, proches d'Almeria, l'Espagne devient, dès les années 1820, le second producteur mondial du principal métal non ferreux de la première révolution industrielle. Le mouvement sera conforté, aux environs de 1840, par une seconde série de

⁶ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

⁷ Voir Gilbert Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen, Saint-Tropez, XVIII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.

⁸ Émile Temime, *Histoire de Marseille de la Révolution à nos jours*, Paris, Perrin, 1999, p. 64-65.

⁹ Arnaud Bartoloméi, *La bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix, de l'instauration du comercio libre à la disparition de l'empire espagnol (1778-1824)*, thèse d'histoire (dir. G. Chastagnaret), Université de Provence, 2007.

¹⁰ Voir par exemple, Silvia Marzagalli, « Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la Mer intérieure », *Revue d'histoire maritime*, n° 13 (2011), p. 71-100.

¹¹ Eugenio Larruga, *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, 45 vol., Madrid, 1787-1800.

¹² Marie-Noëlle Bourguet, Bernard Lepetit, Daniel Nordman, Maroula Sirinellis (dir.), *L'invention scientifique de la Méditerranée*, Paris, EHESS, 1998.

découvertes argentifères en Espagne¹³. Conséquence : à la fin de 1842, c'est à Carthagène et non en Égypte ou au Levant que le chef de la maison Roux de Fraissinet envoie son fils pour développer les affaires familiales. Les Rothschild de Paris, dont il est le correspondant à Marseille, s'empressent de tirer parti d'une présence experte sur un espace alors très prometteur et le jeune Hilarion commence alors une ascension méditerranéenne vertigineuse¹⁴.

La renaissance économique de la Méditerranée précède donc les invocations de la pensée saint-simonienne et commence à s'affirmer en dehors de tout volontarisme idéologique. Pour les Marseillais, même si la Méditerranée penche quelque peu à l'ouest, l'Orient méditerranéen du premier tiers du siècle n'est nullement ce champ de ruines décrit par Michel Chevalier.

Le concept de Méditerranée a lui-même commencé à se fortifier au moins deux décennies avant Michel Chevalier, dans le cadre d'une discipline forte non seulement du besoin d'inventaire de l'espace, mais aussi de sa mission d'observation du lien entre nature et société. Il s'agit de la géographie. Elle se constitue peu à peu en démarche autonome, et va faire émerger un ensemble méditerranéen dont la définition doit beaucoup à des critères climatiques. Dès 1812, Malte Brun explique que « les mers du Sud européen nous garantissent des chaleurs de l'Afrique »¹⁵. La Méditerranée n'a donc nullement besoin du saint-simonisme pour être déjà bien présente, dans les stratégies économiques et aussi déjà dans les esprits.

2. Le moment du « Système de la Méditerranée »

Le saint-simonisme constitue néanmoins un moment important. L'expression la plus emblématique de sa vision de la Méditerranée est la série d'articles publiés en 1832 dans *Le Globe* par Michel Chevalier, connus sous le titre fameux : *Système de la Méditerranée*¹⁶. L'auteur s'engage dans une réflexion sur la guerre et la paix, insiste sur le fait que le développement industriel récent est porteur de paix par l'imbrication des intérêts et s'intéresse notamment à l'affrontement Orient/Occident. Il propose rien moins que de faire de la Méditerranée « le lit nuptial de l'Orient et de l'Occident »¹⁷ et, pour « régénérer les contrées qui bordent la Méditerranée »¹⁸, il formule « un plan industriel conçu autour de la Méditerranée comme centre »¹⁹. « Du jour où ce « système méditerranéen » aura été assez élaboré pour qu'on puisse en entamer la réalisation, la paix reviendra en Europe comme par enchantement, et elle y reviendra à tout jamais ». Grande ambition, bel optimisme. En réalité, son plan consistait en la création d'un système de transport interne à la Méditerranée ou unissant celle-ci au reste de l'Europe et notamment avec l'Angleterre :

Le plus haut avantage de cette communication (le chemin de fer entre Le Havre et Marseille) serait sans doute l'ouverture à l'Angleterre des rives de la Méditerranée. L'industrie jouera un beau rôle dans la régénération des peuples méditerranéens. La reine de l'industrie, l'Angleterre, ne saurait manquer d'apparaître avec éclat dans les pacifiques croisades qui s'ébranleront en Occident pour aller relever l'Orient à demi enseveli sous des monceaux de ruines. Le chemin de fer du Havre à

¹³ Sur tous ces aspects, voir Gérard Chastagnaret, *L'Espagne puissance minière dans l'Europe du XIX^e siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 2000.

¹⁴ Voir Gérard Chastagnaret, « Espace industriel et stratégie personnelle : Hilarion Roux et la construction d'une Méditerranée du plomb », in Paul Aubert, Gérard Chastagnaret, Olivier Raveux (éd.), *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée, XVI^e-XX^e siècles*, Aix-en-Provence, PUP, 2005, p. 269-287.

¹⁵ Conrad Malte-Brun, *Précis de géographie universelle ou Description de toutes les parties du monde sur un plan nouveau d'après les grandes divisions du globe*, Paris, Buisson, 1812, p. 11-12.

¹⁶ Michel Chevalier, *Système de la Méditerranée*, est issu d'une série d'articles parus dans *Le Globe* en 1832, publiés la même année sous forme d'ouvrage : *Politique industrielle et Système de la Méditerranée*, Paris. Les références ci-dessous sont prises dans cette édition. *Système de la Méditerranée* y occupe les pages 100 à 150.

¹⁷ *Ibid.*, p. 126.

¹⁸ *Ibid.*, p. 126.

¹⁹ *Ibid.*, p. 127.

Marseille sera comme un pont jeté au-dessus de la France pour le passage de la puissante Albion, de ses ingénieurs et de ses trésors²⁰.

Ce texte est considéré comme un monument, une référence, à plusieurs titres, par sa vision et aussi par ses représentations, sur la déchéance et les virtualités de l'espace méditerranéen. Il faut bien voir que les propositions concrètes sont beaucoup plus limitées. Il s'agit avant tout d'une liaison ferroviaire entre la Manche et la Méditerranée, au fond d'une liaison directe entre Londres et Marseille, en liaison avec un vaste réseau de transport maritime :

Quand un voyageur, parti du Havre de grand matin, pourra venir déjeuner à Paris, dîner à Lyon et rejoindre le soir même à Toulon le bateau à vapeur d'Alger ou d'Alexandrie [...] de ce jour un immense changement sera survenu dans la constitution du monde, de ce jour ce qui maintenant est une vaste nation, sera une province de moyenne taille²¹.

La plupart des historiens ont mis en valeur le caractère prophétique, sinon opératoire d'un texte et, plus largement, d'une idéologie – j'y reviendrai –, mais pour moi, la première question est d'abord celle-ci : Chevalier a-t-il eu l'intuition, juste, que le Sud était en train de « bouger » ?

Des travaux récents ont montré en effet que l'industrialisation marseillaise est plus précoce et sensiblement différente de sa représentation traditionnelle : l'essor des corps gras (savons, huiles) ou des tuileries pendant la seconde moitié du siècle. En réalité, l'industrie démarre à Marseille dès le début des années 1830, et c'est d'abord une industrie métallurgique : Marseille devient alors en quelques années le premier pôle français de construction d'appareils à vapeur, puis de bateaux avec l'ensemble La Ciotat – La Seyne, et cela sur des bases très concrètes :

- un besoin de vapeur motrice pour les usines, compte tenu de l'insuffisance de la force hydraulique, ainsi que pour les bateaux ;
- les facilités d'approvisionnement en charbon, par le port, depuis l'Angleterre, ou régionalement depuis Gardanne ou le Gard²². Paulin Talabot, alors directeur des mines de la Grand Combe, s'emploie à obtenir, dès 1833, la concession de la ligne Alès – Beaucaire, avec l'appui des Rothschild. La société est constituée en 1837 et la ligne achevée en 1840 ;
- un milieu d'entrepreneurs, issus le plus souvent de l'artisanat, le plus souvent autodidactes ;
- la possibilité de recourir à des techniciens britanniques de très haut niveau, à condition que les rémunérations suivent. Le phénomène se développe surtout dans les années 1840, avec des noms comme Barnes ou Riddings, mais le plus connu d'entre eux arrive sans doute dès 1834 : il s'agit de Philip Taylor, futur créateur des Forges et Chantiers du Midi, ancêtre des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Le phénomène est assez ample pour être quantifié, pour Marseille mais aussi pour l'ensemble des ports de l'ouest méditerranéen, de Málaga à Gênes en passant par Barcelone²³.

²⁰ *Ibid.*, p. 137.

²¹ *Ibid.*, p. 133.

²² Sur le rôle de Gardanne, voir Xavier Daumalin, Jean Domenichino, Philippe Mioche, Olivier Raveux, *Gueules noires de Provence. Le bassin minier des Bouches-du-Rhône (1744-2003)*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2005.

²³ Cf. Olivier Raveux, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS éditions, 1998, et, du même auteur, « Un technicien britannique en Europe méridionale : Philip Taylor (1786-1870) », *Histoire, Économie, Société*, vol. 19, n° 2000/19-2, 2000, p. 253-266.

J'aurais pu ajouter que, des années 1840 aux années 1860, Marseille est le centre névralgique mondial de l'industrie et du négoce du plomb²⁴.

Trois constats pour nous :

- dès le début des années 30, Marseille commence à connaître une vraie dynamique méditerranéenne. Chevalier n'a qu'à moitié raison : l'industrie ne « sera » pas, elle est presque déjà... Elle n'est pas une espérance, mais un futur très proche ;
- les réponses s'effectuent dans un cadre local ou régional, sans fantasme sur une liaison ferroviaire Angleterre – Marseille (même la relation maritime Angleterre – Marseille s'affaiblit pour le charbon) La liaison avec le Gard suffit à fortifier la ville comme cité de la vapeur. Le lien avec l'intérieur français ne résultera pas d'une recherche de modernité, mais d'un besoin d'accès au marché intérieur ;
- en revanche, la liaison avec l'Angleterre existe bel et bien, et elle est forte, mais elle touche le savoir, les hommes. À cet égard, il est pour le moins surprenant que le texte ne mentionne pas la mobilité des hommes, et notamment des élites, alors que les migrations saint-simoniennes sur le pourtour de la Méditerranée seront l'un des traits marquants des décennies suivantes. Au fond, tout se passe comme si Michel Chevalier ne voyait pas qu'un ingénieur est un salarié comme un autre, prêt à rejoindre le plus offrant.

Cela dit, Michel Chevalier reste un observateur avisé de son époque et des mouvements du temps... Autrement dit, ma question s'adresse aux spécialistes des études saint-simoniennes : dans quelle mesure peut-on considérer le *Système de la Méditerranée* comme une combinaison d'information, de conscience du mouvement et d'incantation ?

Et comment expliquer sa cécité sur les migrations des ingénieurs en fonction de simples logiques d'argent ou de profit ? Regard de publiciste ou, plus largement, celui aussi des polytechniciens qui animent le mouvement ?

3. Le saint-simonisme et le Grand Siècle marseillais

Michel Chevalier invente donc moins qu'il ne le croit, ou qu'on ne le lui a attribué, mais il perçoit juste. Le *Système de la Méditerranée* correspond à l'ouverture d'un grand cycle économique méditerranéen, auquel les ingénieurs et hommes d'affaires saint-simoniens ont largement contribué, y compris à Marseille. En dépit de ses angles morts, le discours saint-simonien n'a donc pas été en décalage avec les réalités économiques méditerranéennes, dont je voudrais relever uniquement trois points :

- un basculement vers l'Est de la dynamique méditerranéenne, auquel les saint-simoniens ont contribué par leurs initiatives égyptiennes : en 1842, c'est en Espagne que se situait l'avenir du jeune Marseillais Hilarion Roux, futur héritier de la banque Roux de Fraissinet, né en 1819. Moins de dix ans plus tard, en 1851, c'est dans l'Est de la Méditerranée – Grèce, Syrie et enfin Égypte – qu'Édouard Dervieu, né en 1824, lui aussi dans une famille d'hommes d'affaires marseillais, voit son avenir s'embellir²⁵ ;

²⁴ Gérard Chastagnaret, « Marsella en la economía internacional del plomo (Mediados del XVII- mediados del XIX) », *Revista de Historia Industrial*, Barcelone, 1, 1992, p. 11-38.

²⁵ Cf. David S. Landes, *Bankers and Pashas. International finance and economic imperialism in Egypt*, Cambridge MA, Harvard University Press, 1979 (réimpr. de l'édition 1958, trad. française, *Banquiers et pachas. Finance internationale et impérialisme économique en Égypte*, Paris, Albin Michel, 1993).

- une forme d'unification de l'espace méditerranéen, exprimée par la géographie même de la présence des saint-simoniens. On les retrouve dans de multiples autres lieux de Méditerranée, de l'Orient à l'Algérie jusqu'aux Asturies, où ils furent, autour de D'Eichthal dans les années 1850, des pionniers de l'extraction houillère et de la sidérurgie. Hilarion Roux « sort » de Carthagène au milieu des années 1860 pour se constituer un véritable espace méditerranéen du plomb, avec notamment la relance de l'exploitation du Laurium, d'abord les *ecvolades* (scories), puis les mines elles-mêmes à partir de la décennie suivante²⁶. La Méditerranée du plomb du XIX^e siècle est presque entièrement celle de l'Antiquité²⁷ ;
- la Méditerranée « fonctionne » comme unité, avec polarisation sur Marseille à partir des années 1840. N'y a-t-il pas alors un nouvel apogée de la Méditerranée, une économie-monde, pour reprendre l'expression braudélienne, un espace cohérent et fort avant même qu'Élisée Reclus n'affirme son « statut » économique ? La rhétorique paraît facile, mais elle est alors en grande partie justifiée : jusqu'au début des années 1880, la Méditerranée fonctionne bien comme horizon porteur de projets, comme frontière à l'américaine.

La limite est que, au fil des années, et surtout à partir des années 1870, l'affirmation perd de plus en plus de sa pertinence. Ce n'est pas la Méditerranée qui a changé, c'est son environnement. La Méditerranée du deuxième tiers du siècle, celle de la première industrialisation, bénéficie de plusieurs chances. Je voudrais en souligner deux dans mon domaine familier, les matières premières. La première est que la première puissance industrielle du monde, la Grande-Bretagne, trouve encore chez elle ses propres matières minérales. Dès que l'Angleterre devient fortement importatrice de plomb, vers 1860, le marché bascule vers l'Atlantique et Marseille se trouve marginalisée. La seconde chance est que les demandes en matières premières sont encore limitées, à la mesure des réserves de ses rivages. À partir des années 1880, les ressources méditerranéennes ne peuvent plus suivre la progression de la demande mondiale. La Grande Dépression, qui court du milieu des années 1870 à 1897-1898, est marquée par un effondrement des prix qui traduit, avec de formidables gains de productivité, une première mondialisation des marchés, pour les blés comme pour les minerais. Dès les années 1880, le temps de la Méditerranée est passé. Ses rivages passent d'un sens à l'autre du mot frontière, de la frontière profonde à la frontière limite, à la frontière borne²⁸. L'ouverture du canal de Suez ne rompt pas cette logique, bien au contraire : la Méditerranée, s'affirme comme passage, mais plus comme destination, elle est une ouverture vers d'autres horizons, elle n'est plus un but en soi.

La Méditerranée économique perd en partie son sens au moment même où s'affermir définitivement la Méditerranée géographique. C'est en 1876 qu'apparaît la célèbre définition d'Élisée Reclus dans sa géographie universelle : la Méditerranée est « ce grand agent médiateur qui modère les climats de toutes les contrées riveraines et en facilite ainsi l'accès »²⁹. Reclus est en fait le premier à constituer la Méditerranée en objet d'étude autonome, avec une forte

²⁶ Cf. Gérard Chastagnaret, « Espace industriel et stratégie personnelle : Hilarion Roux et la construction d'une Méditerranée du plomb », art. cité.

²⁷ Claude Domergue, *Les mines antiques. La production des métaux aux époques grecque et romaine*, Paris, Picard, 2008.

²⁸ « El Mediterráneo frontera minera de Europa en el siglo XIX : de la busca del signo al acaparamiento del horizonte próximo », *La industrialització y el desenvolupament econòmic d'Espanya. Homenatge al Doctor Jordi Nadal*, Barcelone, 1999, p. 813-826.

²⁹ Élisée Reclus, *Nouvelle géographie universelle. La terre et les hommes*, Paris, Hachette, 1876, p. 33.

connotation économique. Elle est pour lui « le berceau du commerce européen ». Elle est beaucoup plus aussi pour le géographe anarchiste et pour l'ancien élève d'un collège protestant de Montauban renvoyé en 1849 pour une fugue vers la Méditerranée. « Sa » Méditerranée est un lien : elle est « cette mer de jonction entre les trois masses continentales de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique, entre les Aryens, les Sémites et les Berbères »³⁰. C'est aussi une histoire : l'axe de la civilisation « s'est confondu avec l'axe central de la Méditerranée »³¹. Anne Ruel commente fort bien cette évolution lorsqu'elle écrit, à propos de Renan, que le climat devient

un attribut, voire une condition de la civilisation. La Méditerranée est pensée comme une nature d'exception, chargée de culture et d'histoire, elle s'élève au rang de valeur de civilisation³².

Élisée Reclus est donc un repère majeur, mais c'est un repère tardif : il faut attendre le troisième quart du siècle pour que la Méditerranée s'impose comme catégorie géographique. Michel Chevalier est moins pionnier qu'on ne le croit, mais lui n'est pas en retard. Certes, comme ses contemporains romantiques, y compris Théophile Gautier, il peut confondre encore Orient et Méditerranée, mais il a bien senti le mouvement qui s'amorçait, alors que le grand géographe n'a pas su percevoir les prodromes des crises à venir. Les hommes d'affaires marseillais ne s'y sont d'ailleurs jamais trompés. Ils ont su utiliser les visions saint-simoniennes sans se laisser enfermer dans la Méditerranée. La géographie de leurs affaires a toujours été celle de leurs intérêts : l'Afrique subsaharienne est un terrain de choix, y compris longtemps pour la traite négrière. Aucune borne à leurs anticipations non plus : en mai 1861, Hilarion Roux, désormais chef de Roux de Fraissinet, adresse au baron James une lettre où il raconte les rêves que lui a inspirés la lecture du journal : avant même de construire « sa » Méditerranée du plomb, ses fantasmes sont Saïgon, la Cochinchine, le Cambodge³³. En l'occurrence, l'imaginaire est toujours présent, mais il est marseillais et s'évade très au-delà des « continents qui bordent la Méditerranée »³⁴ chers à Michel Chevalier.

³⁰ *Ibid.*, p. 33.

³¹ *Ibid.*, p. 47.

³² Anne Ruel, « L'invention de la Méditerranée », *Vingtème siècle*, n° 32, octobre-décembre 1991, p. 10.

³³ Hilarion Roux au Baron James, 29 mai 1961, CAMT, Arch. Rothschild, 132 AQ 6 P 15, 1850-1861.

³⁴ Michel Chevalier, *Système de la Méditerranée*, p. 133.