

Marseille, tête de réseau global (2)

Du dogme au culte : la ville mise en réseau

Par le Platane & Renaud Garcia

Nous sommes donc à Marseille, entre 1832 et 1870, où les saint-simoniens, les missionnaires de l'industrialisme, après avoir prêché leur doctrine, notamment dans *L'Exposition du système de la Méditerranée*¹, passent maintenant à la pratique, à ce qu'ils nomment « le culte ».

Certes les industriels de la chimie ne les avaient pas attendus pour ravager le milieu naturel, suscitant de violentes protestations populaires. Mais avec les saint-simoniens, et notamment le polytechnicien Paulin Talabot (1799-1885), c'est la toile des chemins de fer qui se déploie, puis celle des transports maritimes, à partir et autour de Marseille ; cependant qu'un saint-simonien ambitieux, Louis-Napoléon Bonaparte, ayant pris le pouvoir (1851), les appuie de toute la force de son *progressisme*. Et déjà, ayant transformé Marseille en énorme base de départ maritime et continentale, en « tête de réseau », Louis-Napoléon et ses conseillers saint-simoniens s'attaquent à la *colonisation industrielle* de l'Algérie. Mais lisez plutôt.

Gardons-nous de croire que les partisans de la religion industrielle saint-simonienne auraient tiré Marseille d'un état primitif, et voué au seul négoce. Les historiens ont montré que s'étaient développées sur son territoire, parfois dès le XIV^e siècle, des industries telles que la savonnerie, la papeterie, la chapellerie, la carterie, le raffinage du sucre ou encore dans le domaine du textile, la bonneterie, la draperie, la cotonine², l'indiennage et la soierie³.

La savonnerie, doyenne des industries locales, compte dès avant la Révolution, une quarantaine de fabriques pour un millier d'ouvriers produisant entre 32 000 et 40 000 tonnes de savon par an⁴. Pour rappel, la savonnerie est basée sur une réaction chimique, la *saponification*, qui consiste à faire réagir un corps gras, tel que l'huile d'olive, avec un alcali caustique, tel que le carbonate de sodium, plus communément appelé soude, ce composé chimique qui va faire la gloire industrielle de la région marseillaise.

À la fin du XVIII^e siècle, Marseille règne sur le commerce méditerranéen dans ce secteur, grâce notamment aux soudes végétales de grande qualité, produites sur le littoral espagnol. À partir de 1790 et de l'abolition de la gabelle, l'impôt sur le sel, de nombreux salins voient le jour à proximité de l'étang de Berre, permettant ainsi de produire localement du carbonate de sodium. En 1810, on en compte 24, répartis sur les communes d'Istres, Saint-Mitre, Fos-sur-Mer, Martigues, Vitrolles et Berre. Puis, c'est l'industrie de l'acide sulfurique qui connaît un essor remarquable. En effet, son action sur le sel marin permet également de fabriquer du carbonate de soude. Une nouvelle filière voit le jour. Les innovations des industriels marseillais font leur réputation. Tel le four Michel (1802), conçu par l'industriel Jean-Baptiste Michel, et le four Boffe (1806), de son rival Antoine Boffe, qui améliorent chacun la qualité du soufre raffiné. Jean-Baptiste Michel crée une raffinerie de soude rue Périer, qui suite à des plaintes de riverains, sera délocalisée à *la campagne* : au vallon de Vaufrège. En 1809, Jean-Baptiste Chaptal et Amédée Berthollet, fils des deux grands chimistes français installent une

¹ Cf. Marseille, tête de réseau global (1). Des industriels saint-simoniens au tout-numérique, sur <https://www.piecesetmaindoeuvre.com/documents/marseille-tete-de-reseau-global-1-des-industriels-saint-simoniens-au-tout>

² Les cotonines servent à faire la voilures des navires.

³ Pour plus d'informations voir l'ouvrage dirigé par Xavier Daumalin, Nicole Girard et Olivier Raveux, *Du savon à la puce, l'industrie marseillaise du XVII^e siècle à nos jours*, Éditions Jeanne Laffitte, 2003.

⁴ Xavier Daumalin, *Du sel au pétrole*, Paul Tacussel Éditeur, Marseille, 2003, p. 19.

usine de soude et d'acide sulfurique au Plan d'Aren, qui approvisionne les savonneries marseillaises et devient la plus grande usine du département. Entre 1809 et 1811, 31 usines de soude ouvrent dans les Bouches-du-Rhône, dont 18 à Marseille, dans les quartiers des Goudes, de Montredon, Mazargues, Vaufrège, Sainte Marguerite, le Rouet, les trois Lucs, les Catalans et le Bas Canet... faisant de la ville un des plus grands pôles chimiques, aux moyens considérables pour l'époque.

D'autres activités de production et de transformation voient le jour plus tard, dans les années 1830/1840, dans les oléagineux, l'agro-alimentaire ou la métallurgie. Le port, en plein essor dans les années 1840 s'ouvre aux affaires au Maghreb et en Afrique occidentale⁵. C'est déjà le temps des nuisances, de la destruction des paysages, de l'extinction des petites productions, de la pollution des milieux et des résistances anti-industrielles dont les industriels sont parfaitement conscients, à l'instar d'un Blaise Rougier qui écrit :

« On ne doit pas se dissimuler que les gaz, [...], entraînent la mort de tous les végétaux qui en sont touchés [...]. Les ouvriers eux-mêmes sont incommodés par la présence continue de ces vapeurs dans les ateliers ; leurs vêtements, qui en éprouvent sans cesse le contact, tombent en lambeaux, enfin, leurs poitrines ne peuvent éprouver qu'un mauvais effet de la part de ces gaz délétères »⁶.

En 1816, 200 paysans tentent de mettre le feu à l'usine des frères Rigaud. D'autres, en 1818, menacent de destruction les usines des soudiers Grimes et Quinon. Les manifestants ne craignent pas seulement pour leurs cultures et leurs troupeaux, mais pour leurs vies. Ils notent des empoisonnements d'hommes dans les champs et des effets meurtriers sur les enfants en bas âge. Ils écrivent lors de consultations sur leurs revendications :

« Le temps n'est pas éloigné peut-être où toute la contrée qui entoure Septèmes ne présentera plus que des champs aussi arides que les sables du désert, des roches calcinées, aucune trace de végétation et à la suite nécessaire d'un pareil désastre, des villages abandonnés. Alors les fabricants n'auront plus à craindre de procès, plus de dommages à payer. Triomphant au milieu des ruines qui seront leur ouvrage, ils pourront perpétuer le souvenir pour un monument élevé au milieu des décombres [...]. l'inscription du monument : ICI FUT SEPTEMES⁷ ».

Les savonniers, quant à eux, préfèrent ne pas rendre la chose publique de peur que les ouvriers ne cessent de travailler. A Septèmes, au Nord de Marseille, des usines de soude créées au milieu d'exploitations agricoles provoquent pétitions et plaintes. Des usiniers sont parfois condamnés à verser des indemnités aux paysans et riverains ; 100 000 francs, en 1823, à un propriétaire pour « dommages causés aux fruits, aux récoltes, herbages, pâturages, feuilles de mûriers et produits de toutes natures⁸ ».

Dans le pays de Fos (devenu célèbre depuis 1965 pour ses activités de port pétrolier, en complément du port de Marseille), les habitants des petites villes de pêcheurs, comme Martigues ou Istres, s'inquiètent aussi des nuisances des usines. On y trouve en effet l'usine chimique et métallurgique Boyer, Guez et Cie, l'usine à plomb Saint-Zoé à Port-de-Bouc, ou encore l'usine de soude du Plan d'Aren, évoquée plus haut. Aménagée comme une véritable cité ouvrière logeant à peu près

⁵ Voir les recherches de Xavier Daumalin, par exemple *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe -XXe siècles, t. VIII : Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1992. Et l'émission La Fabrique de l'histoire, « Histoire du passé industriel de Marseille », avec Xavier Daumalin, Fabien Bartolotti, Jean-Michel Minovez. *France Culture*, mercredi 3 janvier 2018.

⁶ Cité dans Xavier Daumalin, *Du sel au pétrole*, Paul Tacussel Éditeur, Marseille, 2003, p 50-51.

⁷ *Ibid*, p 52.

⁸ *Ibid*, p 51.

200 personnes, elle est construite au bord de l'étang d'Engrenier. Les rejets de la production et le sel des salins qui l'alimentent vont modifier la composition chimique de l'étang. Constitué d'eau douce, il devient salé. Peu à peu, toute vie en disparaît, à l'intérieur et aux abords. Le comte Alexandre de Galliffet, propriétaire terrien qui loue les rivages à Chaptal et Berthollet, finit par indiquer que « les eaux de cet étang sont devenues tantôt jaunes, jaunâtres, bleues, puis vertes. Les anguilles, les muges ont péri. Les coquillages et favouilles ont disparu. Les pauvres gens de Fos et leurs enfants ont été privés de cette petite pêche ⁹ ».

Entre 1830 et 1846, le village de Saint Mitre, situé non loin sur une butte forestière, connaît sept soulèvements populaires. Des crises de surmortalité imputées à l'activité de l'usine du Plan d'Aren enflamment les esprits. Des échauffourées éclatent entre les habitants et les forces de police. Les autorités défendent l'économie contre la santé. Les villageois, délaissés, recourent à la violence, prêts à risquer l'échafaud au chant du « Ça ira ! », pour résister à l'empoisonnement industriel de leur existence.

Bref, les saint-simoniens s'infiltrèrent dans le tissu industriel déjà existant - hélas pour les plantes, les poissons, les pêcheurs et les paysans - plutôt qu'ils ne le trament. Le désenclavement de Marseille, son nouveau bond en avant industriel, et la réduction au silence des oppositions par la bruyante communion autour du progrès sera néanmoins leur grand œuvre. Si Michel Chevalier avait parfait le dogme, c'est à un autre sympathisant du saint-simonisme qu'il revient d'organiser le « culte », c'est-à-dire la mise en pratique de la religion des réseaux.

Paulin Talabot (1799-1885), puisque c'est de lui qu'il s'agit, vient d'une famille de la haute bourgeoisie limousine. A la différence de son jeune frère, adepte fervent de la doctrine d'Enfantin, Paulin Talabot ne compte pas parmi ses sectateurs. Polytechnicien de la promotion 1819, puis étudiant aux Ponts et Chaussées, il s'acculture pourtant aux idées industrialistes par la fréquentation de ses pairs ingénieurs. Peu prosélyte, le saint-simonisme est à ses yeux une affaire pragmatique bien plus que religieuse :

« La puissance des faits accomplis est immense. La réalisation de la moindre idée progressive fera bien plus de bien que des années de prédication et ne serait-ce pas pour nous tous une grande joie que de voir peu à peu, et par nos efforts, la société s'acheminer, sans s'en douter, vers le but que nous voulons atteindre ?¹⁰ »

Bref, les actes font davantage que les prédications. Talabot met ses capacités techniques au service de l'arrondissement de Brest, puis du canal du Nivernais, dans la Loire, avant qu'une compagnie financière ne le sollicite pour améliorer le canal de Beaucaire, dans le Gard. On vient alors de découvrir du charbon sur le territoire de la Grand-Combe, à une dizaine de kilomètres d'Alès. Talabot cherche à exploiter ce bassin houiller en créant en 1837 la Société des Mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard, avec l'aide de l'État, de la banque Rothschild et de deux capitalistes marseillais, Théophile Delort et Lazare Luce.

La voie ferrée est ouverte en 1840, qui permet à Marseille d'importer le charbon du Gard, par chemin de fer jusqu'à Beaucaire, puis par voie d'eau. Talabot persiste dans le développement ferroviaire. Des voyages réguliers en Angleterre, où il rencontre Georges Stephenson et son fils Robert¹¹, pionniers du chemin de fer à vapeur, ont affermi sa vocation. La loi du 24 juillet 1843 lui accorde 32 millions de francs de subvention pour relier Marseille à Avignon, premier tronçon du futur Paris-Lyon-Méditerranée. La *Société du chemin de fer de Marseille à Avignon* est créée quelques semaines après. Son conseil d'administration, présidé par le négociant marseillais Wulfran Puget (1787-1866) - notamment importateur de coprah depuis les îles d'Océanie, et de nitrate de soude depuis le Chili -,

⁹ Voir le Webdocumentaire : <https://fos200ans.fr>, avec le concours de l'historien Xavier Daumalin.

¹⁰ Lettre à Enfantin du 30 octobre 1831, citée par Bertrand Gille, « Paulin Talabot, recherches pour une biographie », *Revue d'histoire des mines et de la sidérurgie* 1, N°1, 1970, p. 52.

¹¹ Alfred-Auguste Ernouf, *Paulin Talabot, Sa vie et son œuvre*, E. PLON, NOURRIT et Cie, Imprimeurs-éditeurs, 1886, page 24.

réunit des Parisiens (par exemple Jules de Rothschild), des Lyonnais et des Marseillais, dont certains, tels que Charles Bazin ou Marc-Constantin Fraissinet, sont des armateurs au poids industriel conséquent pour la ville.

En 1852, Talabot crée la *Compagnie du Chemin de Fer de Lyon à la Méditerranée*, qui après la finalisation du tronçon Paris – Lyon deviendra la *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* (P-L-M). Il en sera le directeur général de 1862 et 1882.

Marseille est entourée de collines ? Qu'à cela ne tienne. Talabot organise le percement d'un tunnel de 4638 mètres sous la chaîne de la Nerthe (dite aussi chaîne de l'Estaque, qui s'étend sur près de 30 kilomètres entre l'Estaque et Martigues).

Marseille - selon les plans d'un Michel Chevalier du moins - a vocation à devenir la « clé de l'Europe » ? Talabot fait affluer le charbon dans la baie de la cité phocéenne, puis vers les chantiers navals de La Ciotat et de La Seyne-sur-mer, tandis que les meilleurs ingénieurs du Royaume-Uni se déplacent au bord de la Méditerranée. À l'instar de l'entrepreneur et inventeur Philip Taylor (1786-1870), futur créateur des Forges et Chantiers du midi.

Les armateurs remercient Talabot : son savoir-faire contribue à les doter d'engins plus performants. Un véritable complexe industriel côtier se développe du côté de la limite actuelle entre les Bouches-du-Rhône et le Var. L'ingénieur organise également de grands travaux à l'intérieur de la ville, au premier rang desquels l'extension des nouveaux ports. Il obtient la réalisation des bassins d'Arenc et du Lazaret, ainsi que d'un dock d'entrepôt, pour prolonger le port de la Joliette. À cette fin, Talabot a créé en 1859 une nouvelle société au capital de 20 millions de francs, la *Compagnie des docks et entrepôts de Marseille*. Il en attribue des parts à ses amis armateurs Jean-Baptiste Pastré, Albert Rostand, Victor Vaïsse (administrateur de la Compagnie de navigation mixte) ou Eugène Estrangin, lui-même lié aux familles Rostand et Pastré, et les introduit au conseil d'administration. Une toute petite caste que ces armateurs, mais on y reviendra.

La *Compagnie des docks* obtient pour 99 ans l'exploitation exclusive du complexe technologique qu'elle a produit : quais dégagés de la voie publique, hangars et magasins sur l'eau, entrepôt de six étages, grues et élévateurs hydrauliques, voie ferrée intégrée. Elle règnera sans partage sur les nouveaux ports pendant une vingtaine d'années.

Le progrès change la face de Marseille. L'œuvre de Talabot (et de ses pareils) laisse des décrochés, des victimes, abandonnés aux oubliettes de l'histoire. Tels ces portefaix, ou porteurs, qui travaillaient sur les quais du port.

Cette corporation d'ouvriers et de maîtres-ouvriers fondée au XIII^e siècle « s'interdisait d'utiliser toute forme d'outillage pouvant supprimer la tâche d'un seul homme¹² ». Cela renvoie à une époque où l'activité portuaire était réglée à « la mesure de l'homme, de sa force physique, de la longueur de ses pas, de ses savoir-faire et de ses convenances¹³ ». La création du dock-entrepôt de la Joliette par Talabot provoque en partie la disparition de cette corporation. Jadis parfaitement intégré dans la ville, le port devient une usine. Or dans une usine, de surcroît lorsque les marchandises changent de dimension, le rythme et l'organisation même du travail ne laissent plus de place à des « artisans ». Ces derniers résistent néanmoins. Les porteurs s'opposent à la Compagnie des docks de Talabot¹⁴ au nom de « la liberté de travail sur les quais » - à quoi les industriels répondent : « En réalité, la liberté du travail dans les docks, comme l'entendent les portefaix, ce serait le retour au passé, le rétablissement du monopole de leur corporation et la ruine de Marseille ».

¹² René Borruey, *Le port moderne de Marseille. Du dock au conteneur (1844-1974)*, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille (XIX^e/XX^e siècle), tome IX, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1994, p. 76

¹³ *Ibid.*, p. 76.

¹⁴ Émile Temime, *Histoire de Marseille*, ouvrage cité, p. 85.

Des égoïstes, en somme, défendant leur statut. Fini, les portefaix. L'avènement des grues hydrauliques prépare l'apparition des dockers, ouvriers embauchés pour des salaires de misère, souvent issus de l'immigration italienne et peu attachés à leur métier¹⁵.

Malgré sa dévotion au progrès dans Marseille même, Talabot n'aurait pas acquis tant d'importance s'il n'avait œuvré à la construction d'un réseau entre les deux rives de la Méditerranée. La conquête d'Alger date de 1830, mais la colonisation proprement dite ne débute que plus tard. En même temps qu'il dirige le P-L-M, au milieu des années 1860, Talabot est en effet l'animateur des mines de Mokta-el-Hadid près de Bône. Il fait transiter le minerai par le port de Marseille pour le répartir ensuite vers les divers centres métallurgiques du pays. Il dirige en 1865 la *Société générale algérienne*, créée sous la houlette de l'empereur Napoléon III. Dotée d'un capital de 100 millions de francs, cette société n'équilibre ses comptes qu'en réalisant des opérations boursières et immobilières en Égypte. Mais l'intention est là. Pour traverser la Méditerranée, il fonde la *Société Générale des transports à vapeur*. Une compagnie soutenue par la *Société Générale*, dont il est l'un des fondateurs avec la famille Rothschild et Eugène Schneider, le directeur de la compagnie du Creusot. Pour le reste, comme Infantin, comme Barrault, Talabot avait lui aussi étudié avant 1850 la possibilité de creuser un canal reliant la Méditerranée à la Mer Rouge en passant par Alexandrie.

Paulin Talabot a bien mérité de Marseille, à la fortune industrielle de laquelle il a très largement contribué. Signe extérieur de sa puissance, il se fait bâtir un château en brique et en pierre dans le quartier du Roucas-Blanc (le « gros rocher blanc », en provençal), l'un des quartiers les plus bourgeois de Marseille. Les touristes d'aujourd'hui, curieux de découvrir le chic marseillais, avec ses villas cossues, ses ruelles labyrinthiques et pentues, ses jardins privatisés, sa vue splendide ouverte sur la rade et les îles du Frioul, s'y rendront pour apercevoir le « parc Talabot », où le président Macron, saint-simonien revendiqué, passa ses vacances, il y a quelques années¹⁶.

Suite à cette transformation de la ville portuaire, le dernier tiers du XIX^e siècle voit le développement d'un réseau de câbles télégraphiques en Méditerranée. La France de Napoléon III, par un décret du 5 février 1870, prend l'initiative de la pose d'un premier câble télégraphique Marseille – Bône - Malte (d'une longueur de 828 km), mis en service le 1^{er} août 1870 par la *Marseille Algiers & Malta Company*. Une entreprise appartenant au magnat Britannique de l'industrie John Pender, qui avait placé à sa tête le diplomate français Drouyn de Lhuys. Technologie et financement britanniques, mais initiative française : il faut combler le retard sur les Britanniques.

C'est à Adolphe Thiers, chef du pouvoir exécutif de la République après la chute de l'Empire, que l'on doit la pose d'un deuxième câble à Marseille. Les régimes passent, de gauche ou de droite, la « révolution industrielle » (permanente) continue. Contrairement à la précédente liaison, le gouvernement français en est le propriétaire.

La liaison directe Marseille – Alger (922 km) est installée en 1871. Marseille-Barcelone, en 1874, par un câble de 407 km. Puis doublement des câbles télégraphiques Marseille – Bône – Malte et Marseille – Alger, en 1877. Troisième liaison télégraphique Marseille – Alger, en 1890. Et encore deux câbles télégraphiques Marseille-Oran et Marseille-Tunis (Bizerte) posés en 1892 et 1893. Ainsi de suite jusqu'en 1930, où l'on dénombre alors 9 câbles sous-marins entre Marseille et les principaux ports africains (Alger, Oran, Bizerte).

En parallèle aux industriels, les armateurs appliquent les plans de Michel Chevalier et son *Système de la Méditerranée* (1832). Ils contribuent par leurs propres voies à la mise en réseau de Marseille, qui, reconnaissante, donne souvent leurs noms aux parcs, places et avenues, comme en hommage à leur rôle dans la transformation de la ville. Ainsi le parc (Campagne)-Pastré, le jardin Fraissinet (4^e arrondissement), ou l'avenue Louis « Victor » Régis (11^e arrondissement).

¹⁵ Voir Alessi Dell'Umbria, *Histoire universelle de Marseille. De l'an mil à l'an deux mille*, Marseille, Agone, 2006, p. 270.

¹⁶ *La Provence*, 13 août 2017.

Ces entrepreneurs maritimes étaient exhaussés par Saint-Simon lui-même, dans son *Catéchisme des industriels*, au rang de « producteurs » et non de simples intermédiaires dans le trafic des marchandises. Mais que recouvre exactement le terme d' « armateur » ? Une acception s'établit à partir de 1880, dans la *Grande Encyclopédie* :

« L'armateur est celui qui arme un bâtiment à ses frais, ordinairement en vue d'une opération commerciale [...] L'armateur se propose de réaliser des bénéfices en affectant le navire soit au transport des marchandises ou des personnes, soit à la pêche. Les grandes compagnies de navigation maritimes jouent le rôle d'armateur¹⁷. »

Néanmoins, dans les années 1830 et jusqu'en 1850, c'est-à-dire au début de notre période d'enquête, « armateur » ne veut pas dire tout à fait la même chose. Il n'est certes plus cet aventurier des mers tel que le qualifiait *L'Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert, mais pas encore le professionnel à l'activité bien circonscrite décrit ci-dessus. Il a en fait beaucoup à voir avec le négociant, au sens large que lui donne le saint-simonisme : un entrepreneur polyvalent qui « est tout à la fois marchand, armateur, assureur, banquier ou industriel¹⁸ ».

Les familles d'armateurs marseillais, les Bazin, les Fraissinet, les Rostand, les Verminck, les Pastré, les Régis, les Fabre - d'ailleurs rarement issues de lignées marseillaises, touchent à tous ces domaines à la fois. Ainsi, Jean-Baptiste Pastré (1804-1877), négociant-armateur et président de la Chambre de commerce et d'industrie de 1852 à 1866. Ainsi, Cyprien Fabre (1838-1896), négociant, spéculateur, armateur et philanthrope à ses heures - lorsque ses placements contribuent à des œuvres sociales. Ainsi, Louis « Victor » Régis (1803-1881), précurseur de la colonisation française au Dahomey (actuel Bénin), importateur d'arachides, qui unit dans son activité culture des oléagineux, armement, négoce et industrie. Ainsi, Albert Rostand (1818-1891), armateur et banquier, à l'initiative, en 1851, de la Compagnie des Messageries Maritimes, dont le siège social se situe à Paris et le centre d'exploitation à Marseille - en somme l'origine de l'actuelle CGM - plus connue sous le nom de CMA CGM, propriété aujourd'hui de l'armateur d'origine syrienne, Rodolphe Saadé.

Souvent liés par des mariages inter-familiaux, les armateurs forment la bourgeoisie ascendante à Marseille et affirment leur pouvoir sur la ville. Cela dit, l'exploitation de la Méditerranée leur importe, mais si leurs intérêts doivent les conduire en Afrique ou aux îles, ils y déplacent volontiers leurs flottes et leurs capitaux.

Que Napoléon III ait poursuivi à sa façon la restructuration de Marseille entamée par Talabot ne doit rien au hasard. Il ne s'agit pas de monter en épingle l'idée que les saint-simoniens étaient *partout*, comme une présence diffuse et influente - ce serait quelque peu « complotiste », n'est-ce pas ? On ne peut que reconnaître les faits : Louis Napoléon Bonaparte a eu pour précepteur un certain Narcisse Vieillard (1791-1857), polytechnicien gagné au saint-simonisme, député sous la monarchie de juillet, puis cheville ouvrière du coup d'État de son ancien protégé.

Après son coup d'Etat du 2 décembre 1851, il a pour conseiller économique Michel Chevalier lui-même. L'ingénieur économiste, on le sait, a depuis longtemps rompu avec le saint-simonisme officiel, mais il n'a pas pour autant renoncé aux idéaux de son *Système de la Méditerranée*. Or, c'est sous le règne de Napoléon III que Marseille change à nouveau, suite à une série de grands travaux : le Vieux-Port est relié au port moderne par le percement de la rue Impériale (actuelle rue de la République), qui détruit près d'un quart de la vieille ville ; le chemin de fer est prolongé jusqu'à Toulon ; le nouveau port s'agrandit avec l'afflux de main d'œuvre lié à une première vague d'immigration. L'empereur fait construire une résidence, le palais du Pharo, pour l'impératrice Eugénie, tandis que les travaux de la basilique Notre-Dame-de-la-garde entamés en 1853, se poursuivent jusqu'en 1864. Napoléon III vient à Marseille inaugurer en 1860 le Palais de la Bourse. Il invite à la table d'honneur les armateurs marseillais, dont Jean-Baptiste Pastré qui préside la Chambre de commerce et d'industrie

¹⁷ Roland Caty, Eliane Richard, *Armateurs marseillais au XIX^e siècle*, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1986, p. 18.

¹⁸ *Ibid.*, p. 19.

pendant les plus belles années de l'empire. Quant au palais Longchamp, inauguré en 1869, il célèbre l'arrivée des eaux de la Durance à Marseille, orchestrée sur le plateau Longchamp en 1849, après neuf ans de travaux menés par l'ingénieur polytechnicien Frantz Mayor de Montricher (1810-1858), qui avait été en compétition avec Paulin Talabot pour la création du chemin de fer Marseille – Avignon. Vers 1860-1870, la population de la ville a triplé. Vignes et pinèdes ont reflué, mangées par l'urbanisation. L'édification de la basilique protectrice est achevée et ses alentours construits. La Canebière s'étend désormais. Les plans topographiques mettent en relief la fonction de la rue de la République qui raccorde à la ville les docks et leurs cinq bassins¹⁹ aménagés sur le front de mer. Marseille peut prétendre à sa place de ville-réseau, en Europe mais encore en Méditerranée.

En effet, Napoléon III, empereur saint-simonien, a un rêve méditerranéen. Une vision qui, de Marseille, s'étend vers l'Algérie : à savoir *un royaume arabe*. L'Algérie, à ses yeux, n'est plus un boulet attaché aux pieds de la France, que l'on possède sans trop savoir quoi y faire. Il est le premier chef d'État à s'y rendre. Le 19 septembre 1860, il annonce à Alger une politique algérienne. Alger est alors une ville d'environ 40 000 à 50 000 habitants, où se côtoient des Européens de plusieurs pays, des Israélites et des Musulmans. Napoléon s'adresse en ces termes aux Algériens :

« Notre premier devoir est de nous occuper du bonheur de trois millions d'Arabes que le sort des armes a fait passer sous notre domination [...] La mission de la France consiste à élever les Arabes à la dignité d'hommes libres.[...] Notre colonie d'Afrique n'est pas une colonie ordinaire, mais un royaume arabe ».

Napoléon sait les conflits entre colons européens venus dans les villes et paysans arabes jugés archaïques ; il n'est pas moins au courant des frictions entre les colons civils, d'obéissance plutôt républicaine, et les militaires qui servent l'Empire. Aussi adresse-t-il deux lettres au gouverneur général, le maréchal Pelissier, le 1^{er} novembre 1861 et le 9 février 1863, en fixant notamment les directives suivantes :

« Donner une impulsion toute contraire à celle qui existait jusqu'à ce jour. Au lieu d'inquiéter les Arabes par le cantonnement, il vaut mieux les rassurer en leur concédant des terres. Au lieu de vendre des propriétés domaniales affermées par les Arabes, il faut les conserver. Au lieu de... repousser (les Arabes) dans le désert, il faut les attirer dans les plaines fertiles. Au lieu d'étendre le territoire civil, il faut le restreindre ». Ou encore : « Les Indigènes ont comme les colons un droit égal à ma protection, et je suis aussi bien l'empereur des Arabes que l'empereur des Français ²⁰».

Nous nous éloignons de Marseille et du saint-simonisme, dira le lecteur pressé. Si peu, en réalité. Après l'échec de leur équipée en Égypte, Infantin et ses disciples s'étaient déjà tournés vers l'Algérie, nouvelle terre de l'utopie industrielle. En 1842, le « Père » de la doctrine signe un traité sur la *Colonisation de l'Algérie*. Si la possession de l'Algérie par la France est acquise, sa *colonisation* reste à penser. Voici ce qu'en dit le prophète industrialiste :

« Je crois que la *colonisation* de l'Algérie n'est possible qu'à la condition d'y transporter une population européenne assez considérable ; je crois même que la pacification entière et définitive n'est possible qu'à cette condition. C'est ce transport d'une population *civile* considérable, d'une population *agricole, commerçante et industrielle*, et des arts et des sciences qu'une semblable population apporte ou attire nécessairement, c'est cette transplantation d'une population *mâle et femelle*, formant *familles, villages et villes*, que j'appelle la *colonisation* de l'Algérie. Mais ce mot comprend aussi l'organisation *par la*

¹⁹ Bassins de la Joliette, du Lazaret, d'Arenc, Napoléon et Impérial.

²⁰ René Pillorget, « Les deux voyages de Napoléon III en Algérie (1860 et 1865) », sur le site Napoléon.org. <https://www.napoleon.org/>

*France, c'est-à-dire le Gouvernement et l'administration, par des Français, de la population indigène, dans les villes et dans les campagnes*²¹».

L'Algérie comme nouvelle Icarie, communauté rêvée de l'association universelle. La voici devenue un substitut à l'Égypte, où les saint-simoniens ont échoué. Si l'on passe du dogme au culte de l'expansion industrielle et des réseaux, la question de la transformation pratique de l'Orient se pose nécessairement. Elle devient, répète Enfantin - plagiant lui-même Chevalier - le « point de mire » de toute la diplomatie européenne et particulièrement de la France, qui institue pour ce faire la « navigation à vapeur de la Méditerranée²² ». D'où la place toute particulière du port de Marseille en tant que point de départ de cette conquête de l'Orient. Napoléon III hérite de ces idées qui préludent à l'imaginaire de son « royaume arabe ». Un saint-simonien des plus originaux, nommé Ismaïl Urbain, l'assiste dans cette tâche. Un homme de la région marseillaise dont le prochain chapitre contera l'étrange philosophie, entre colonialisme et indigénisme.

Le Platane & Renaud Garcia
Marseille, 25 janvier 2025

Lire aussi, sur www.piecesetmaindoeuvre.com

- Le Platane & Renaud Garcia, *Marseille, tête de réseau global*
Chap. 1 : Des industriels saint-simoniens au tout numérique
- TomJo & Marius Blouin, *Bleue comme une orange*
Chap. 1 : Vues générales historiques et physiques - Pour moins patauger dans les Pays-Bas
Chap. 2 : L'organisation agricole du Moyen-Âge
Chap. 3 : Je lutte et j'émerge
Chap. 15 : Saint-Simon, l'ingénieur-prêcheur de l'industrialisme
Chap. 16 : Lyon, 1830-1834, chef-lieu de l'industrialisme
Chap. 17 : 1831-1834. Les femmes aussi

²¹ Barthélémy Prosper Enfantin, *Colonisation de l'Algérie*, Paris, P. Bertrand Libraire, 1843, pp. 10-11.

²² *Ibid.*, p. 459.