



HAL
open science

Affaires privées et travaux publics : valeur, profit et intérêt public sur les rives de la Méditerranée occidentale (XVIIIe-XIXe siècles)

Nathan Brenu

► To cite this version:

Nathan Brenu. Affaires privées et travaux publics : valeur, profit et intérêt public sur les rives de la Méditerranée occidentale (XVIIIe-XIXe siècles). Histoire. Université d'Avignon; Università degli studi di Trento (Trentin, Italie), 2019. Français. NNT : 2019AVIG1178 . tel-03201511

HAL Id: tel-03201511

<https://theses.hal.science/tel-03201511v1>

Submitted on 19 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Doctorat en histoire
(Université d'Avignon et des pays de Vaucluse)

-

Dottorato in Culture d'Europa. Ambiente, Spazi, Storie, Arti, Idee
(Università degli Studi di Trento)

Nathan Brenu

Thèse sous la direction de Stéphane Durand et Luigi Blanco

Affaires privées et travaux publics

**Valeur, profit et intérêt public sur les rives de la
Méditerranée occidentale (XVIII^e-XIX^e siècles)**

Jury de soutenance (17 octobre 2019)

Luigi Blanco, professeur à l'université de Trento, codirecteur de la thèse

Annastella Carrino, professeure à l'université de Bari

Stéphane Durand, professeur à l'université d'Avignon, codirecteur de la thèse

Bruno Marnot, professeur à l'université de La Rochelle, rapporteur

Silvia Marzagalli, professeure à l'université de Nice

Marco Meriggi, professeur à l'université de Naples, rapporteur

UNIVERSITÉ
**FRANCO
ITALIENNE**

UNIVERSITÀ
**ITALO
FRANCESE**



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur



UNIVERSITÀ
DI TRENTO



Cette thèse a été réalisée grâce à un contrat doctoral de la région Provence-Alpes-Côtes-d'Azur, à trois bourses de séjour à l'École française de Rome, à l'aide à la mobilité de l'Université franco-italienne (chapitre 2 – thèses en cotutelle), ainsi que grâce la bourse Perdiguier de l'Université d'Avignon et des pays de Vaucluse. Nous remercions par ailleurs l'institution du Grand Port Maritime de Marseille pour nous avoir accordé le partenariat requis par la Région PACA.

Introduction générale

« Chaque notion, ou concept, surgit de confrontations empiriques ; et, peu importe le niveau d'abstraction de ses procédures réflexives, il faut ensuite la confronter à nouveau avec les propriétés déterminées des données, et la défendre devant les juges vigilants de la « cour d'appel » de l'histoire. Il est question ici, une fois de plus, d'un dialogue, et au sens le plus critique du terme. Dans la mesure où une thèse (le concept ou l'hypothèse) est mise en rapport avec son antithèse (une détermination objective non théorique) et qu'une synthèse (la connaissance historique) en résulte, nous pourrions parler d'une dialectique de la connaissance historique. Ou plutôt nous aurions pu le faire, si la « dialectique » n'avait pas été grossièrement arrachée de nos mains et transformée en un jouet scolastique. La pratique historique est avant tout engagée dans un dialogue de ce type. C'est un débat entre, d'un côté, des concepts ou des hypothèses hérités, inadéquats ou pétris d'idéologie et, de l'autre, des données nouvelles ou qui ne cadrent pas ; c'est l'élaboration de nouvelles hypothèses ; c'est soumettre ces hypothèses à l'épreuve des données, ce qui peut revenir à interroger les données existantes de nouvelles manières, ou à faire de nouvelles recherches pour confirmer ou infirmer les nouvelles notions ; c'est abandonner les hypothèses qui ne réussissent pas ces tests, et raffiner ou réviser, à la lumière de cette confrontation, celles qui les réussissent. »

Edward Palmer Thompson (1978)¹

Affaires privées et travaux publics, alors que des polémiques reviennent régulièrement, en Italie, mais aussi en France, sur la question des marchés publics, cette recherche s'inscrit dans la continuité d'une plus vieille réflexion sur le phénomène mafieux. L'optique est celle d'élargir la focale. La question peut sembler choquante mais mérite, il nous semble, d'être posée : le phénomène mafieux est-il un phénomène minoritaire, en marge de l'État moderne, ou est-il à son principe et consubstantiel à son fonctionnement ? D'après un auteur et homme politique tel qu'Isaia Sales, la *camorra* serait d'abord une forme de criminalité issue de la plèbe, un pouvoir populaire copiant les classes dominantes et qui aurait attendu le XX^e siècle pour se moderniser,

¹ THOMPSON Edward Palmer, *Misère de la théorie. Contre Althusser et le marxisme anti-humaniste*, 1978, Paris : L'échappée, 2015, p. 101-102.

s'embourgeoiser. Il reconnaît dans le même temps que dès la fin du XIX^e siècle aurait existé une haute *camorra* intéressée au marché politique et s'assurant le monopole sur diverses activités commerciales². Un essayiste comme Philippe Conrad écrit quant à lui qu'à l'époque de l'Unité italienne, la *mafia* sicilienne était une société « fondée sur tout un système de références archaïques et féodales »³. Cette distinction entre une mafia traditionnelle et une mafia moderne est déjà présente deux décennies plus tôt chez le sociologue Pino Arlacchi qui affirme que les années 1960-1970 marqueraient une transition entre une mafia cherchant honneur et pouvoir et un nouvelle mafia-entreprise à la poursuite d'intérêts capitalistes⁴. La recherche universitaire rejoignait ici la fiction hollywoodienne telle qu'elle a notamment pu s'exposer dans *Le Parrain* de Francis Ford Coppola. La fiction, par ailleurs, influence les représentations et manières de s'exhiber dans la vie courante. Au café Ruggirello, Marlon Brando est affiché sur une bouteille d'*amaro*, mais aussi sur le mur entre quelques peintures de Lucia Riina. Nous sommes à Corleone, dans la Sicile de l'hinterland ouest. Tous les bars n'y ont pas, notons-le, adopté ce type de décoration. Pourtant, un psychologue comme Innocenzo Fiore a pu écrire que le mode de penser mafieux est à rapprocher d'un *ethos* diffus en Sicile, transmis de génération en génération, accédant finalement la thèse d'une mafia comme fruit d'un « sicilianisme »⁵. Quelques années plus tôt, en 1982, le juge Falcone affirmait que de nombreux hommes politiques et juristes avaient tendance à assimiler l'agir mafieux à une certaine culture méridionale⁶. Aurions-nous donc à faire à la survivance d'une subculture populaire sicilienne qui aurait résisté à la disparition du féodalisme comme a pu notamment l'affirmer l'anthropologue Henner Hess⁷ ? Contre ce qui pourrait alors être considéré comme une déviance, une exception à la normalité, un retard, de nombreuses associations de l'anti-mafia en appellent à une culture de la légalité, renforçant ainsi l'image souvent véhiculée d'une modernisation ratée, d'une mafia comme anti-Etat, ou venant combler un manque d'État, un État dans l'État, un système parallèle d'autorité.

Ces conceptions théoriques, aussi diverses soient-elles, relèvent d'une certaine tendance commune. Elles ont pu être contredites, critiquées, dépassées⁸, ce qui ne les empêche pas pour

2 SALES Isaia, *La camorra, le camorre*, Roma : Editori Riuniti, 1988.

3 CONRAD Philippe, « La mafia sicilienne : de « l'honorable société » à l'internationale du crime », *Le monde ce Clio* [En ligne], septembre 2002.

4 ARLACCHI Pino, *La mafia imprenditrice. L'etica mafiosa e lo spirito del capitalismo*, Bologna : Il Mulino, 1983.

5 FIORE Innocenzo, *Le radici inconse dello psichismo mafioso*, Milano : Franco Angeli, 1997.

6 FALCONE Giovanni, *Interventi e proposte (1982-1992)*, Milano : BUR, 1994, p. 221.

7 HESS Henner, *Mafia*, 1970, Roma-Bari : Laterza, 1973.

8 Voir par exemple pour ne citer que deux auteurs ayant réfléchi sur les différentes manières dont a pu être envisagé le phénomène mafieux dans les sciences sociales : BRIQUET Jean-Louis, « Comprendre la mafia. L'analyse de la mafia dans l'histoire et les sciences sociales », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 30, 1995, p. 139-150. ; SANTINO Umberto, *Dalla mafia alle mafie. Scienze sociali e crimine organizzato*, Soveria Mannelli : Rubbettino, 2006. Malgré parfois quelques divergences d'analyse entre les historiens ayant traité de la question mafieuse, une tendance parfois notable, notamment dû aux archives disponibles, à écrire l'histoire de la mafia du point de vue policier et judiciaire, on peut tout de même, en complément des références initiales à Arlacchi et Sales,

autant d'avoir la vie longue, jusque dans les paradoxes qu'elles produisent. Elles constituent un imaginaire ancré sur la question du phénomène mafieux, de la criminalité économique en général, continuant d'alimenter le débat public, provoquant quelques réactions gênées, graves ou au contraire extasiées à chaque fois qu'un homme politique ou un membre imminent de la haute bourgeoisie se retrouve pris dans des affaires douteuses alors qu'il était vendu la veille comme un modèle de réussite.

Il y a une tension problématique entre des pratiques désignées comme marginales et leur répétition systématique, un paradoxe dont même des institutions d'études réputées n'arrivent pas à se départir. Au début de l'année 2018, alors que ce travail de thèse était commencé depuis plus de deux ans, nous apprenions dans divers journaux que la France s'alignait sur plusieurs des pays voisins : le trafic de drogue allait être comptabilisé dans le produit intérieur brut. Divers experts prenaient alors la parole sur la question. Ainsi, Eric Heyer, alors directeur du département analyses et prévisions de l'OFCE, l'observatoire français des conjonctures économiques, affirmait que cela n'allait pas changer fortement la comptabilité, que le blanchiment d'argent issu du *deal*, notamment via les opérations immobilières, permettait déjà une intégration du produit d'un tel trafic dans le PIB. Il soulignait qu'il était en revanche peu logique de ne pas également prendre en compte l'économie de la prostitution autrement plus quantifiable⁹. En 2002, l'OCDE, l'organisation de coopération et de développement économiques, publiait un *Manuel sur la mesure de l'économie non observée* dans lequel il est indiqué que « la qualité de la comptabilité nationale est déterminante pour la formulation des politiques économiques ». Il était problématique d'établir une bonne mesure de croissance avec « une image infidèle de l'économie », empêchant de fait « toute comparaison à l'échelle internationale »¹⁰. Il fallait formellement quantifier l'informel, assumer finalement la normalité de la marge. Dans les années qui ont suivi, plusieurs quantifications ont été faites par pays. Ainsi, en 2012, l'OCDE jugeait la hauteur des fruits de l'économie non observée à 6,7 % du PIB en France, 17,5 en Italie, 15,4 en Pologne ou encore 4,6 en Belgique¹¹. Mais ces chiffres eux-

donner une bibliographie sommaire utile à quiconque voudrait s'y intéresser : BARBAGALLO Francesco, *Storia della camorra*, Roma-Bari : Laterza, 2011. ; BENIGNO Francesco, *La mala setta : alle origini di mafia e camorra, 1859-1878*, Torino : Einaudi, 2015. ; DICKIE John, *Cosa Nostra. Storia della mafia siciliana*, 2004, Roma-Bari : Laterza, 2008. ; DICKIE John, *Onorate Società*, 2011, Roma-Bari : Laterza, 2014. ; CICONTE Enzo, *Ndrangheta dall'unità a oggi*, Roma-Bari : Laterza, 1992. ; LUPO Salvatore, *Storia della mafia. Dalle origini ai nostri giorni*, Roma : Donzelli, 1993. ; MANGIAMELI Rosario, *La mafia tra stereotipo e storia*, Caltanissetta-Roma : Salvatore Sciascia, 2000. ; MARMO Marcella, *Il coltello e il mercato. La camorra prima e dopo l'unità d'Italia*, Napoli : L'ancora del mediterraneo, 2011. ; SANTINO Umberto, *Breve storia della mafia e dell'antimafia*, Trapani : Di Girolamo, 2008. ; SANTINO Umberto, *La mafia dimenticata. La criminalità organizzata in Sicilia dall'Unità d'Italia ai primi del Novecento. Le inchieste, i processi. Un documento storico*, Milano : Melampo, 2017. Du côté de l'historiographie française sur la question, on peut mentionner : DE SAINT VICTOR Jacques, *Un pouvoir invisible : Les Mafias et la Société démocratique (XIX^e-XXI^e siècle)*, Paris : Gallimard, 2012. ; MATARD-BONUCCI Marie-Anne, *Histoire de la Mafia*, Bruxelles : Complexe, 1994.

9 <https://www.ladepeche.fr/article/2018/01/31/2732966-insee-va-integrer-economie-drogue-calcul-pib.html>

10 OCDE, *Manuel sur la mesure de l'économie non observée*, 2002, Paris : Publications de l'OCDE, 2003, p. 11.

11 https://www.economie.gouv.fr/files/francois_lequiller_ocde.pdf

mêmes ne sont qu'une indication pour le moins relative, en-deçà sans doute de la réalité, s'agissant de mesures indirectes¹², en partie spéculatives et assez lacunaires, notamment en ce qui concerne les circuits internationaux de blanchiment d'argent. Le problème semble être celui d'une frontière mouvante entre ce qui relèverait du souterrain, de la marge, du parallèle, et ce qui relèverait a contrario de la normalité, du visible, de l'officiel. Il s'exprime pleinement dans l'usage journalistique de l'expression « zone grise »¹³, expression au demeurant aussi floue que l'objet à laquelle elle se réfère.

L'attention de l'OCDE reste assez emblématique d'un certain dilemme de la modernité face à la mesure du réel. Ce qui est considéré comme pratiques condamnables dans le droit ou comme vices privés dans la morale publicisée doit être envisagé comme part indéniable de la croissance économique, donc paradoxalement, dans le cadre de l'idéologie du développement, du progrès, comme facteur plus ou moins inavouable d'un bénéfice public. L'idée est d'éviter de donner une image infidèle de l'économie au risque de troubler l'image idéale que la société moderne a pu tenter de se donner par rapport aux archaïsmes sur les vestiges desquels elle est censée s'être construite.

Partant d'un tel constat, ne peut-on pas chercher à remettre en cause la valeur herméneutique de certains dualismes idéalistes, prenant au sérieux la phrase de Wittgenstein selon laquelle « ce n'est pas merveille si les problèmes les plus profonds ne sont, à proprement parler, pas des problèmes »¹⁴ ? Ne peut-on pas percevoir dans l'ambiguïté même des séparations idéologiques modernes, comme idéologie de la séparation, un point d'accroche pour une conception à la fois plus unitaire et plus analytique ? Notre thèse s'inscrit dans une telle perspective. Pour expliquer la persistance de phénomènes que le progrès aurait censé avoir laissé derrière lui, comme l'extorsion, l'expropriation violente, les inégalités de naissance, les trafics, les réseaux clientélistes, les superstitions, processus divers d'embrigadement ou d'assujettissement, le règne de l'arbitraire, la relativité du droit, la course aux privilèges, l'exercice inégalitaire des pouvoirs et les justifications idéologiques, spirituelles, qui lui sont donnés, il nous semble que nous devons démystifier les catégories avec lesquelles s'est imposé l'État moderne. Parmi les concepts relationnels concernés, nous trouver l'opposition même entre modernité et archaïsme poussant à voir la survivance des formes de pouvoir censées avoir été abolies comme un défaut, un corps étranger. À ceci, nous pourrions rajouter les dualismes Ancien Régime / État moderne, règne de l'arbitraire / État de droit, État / Mafia. Au cœur de notre thèse se situera la distinction particulièrement emblématique public / privé, toujours bien présente quand bien même les partenariats entre les deux secteurs s'affirment comme

12 OCDE (2002), p. 12.

13 Notons qu'il suffit d'écrire l'expression dans un moteur de recherche internet pour voir qu'on ne la retrouve pas seulement dans des chroniques médiatiques mais aussi dans des articles universitaires.

14 WITTGENSTEIN Ludwig, *Tractatus logico-philosophique*, 1922, Paris : Gallimard, 1993, p. 51.

consubstantiels de la domination économique et bureaucratique. Il va s'agir dans ce travail doctoral de tester la validité de ces dualismes et voir dans quelle mesure leur caractère simplificateur peut obscurcir la vision de l'État moderne plutôt que de permettre de l'éclairer.

Considérant que de tels partenariats ont une histoire de longue durée, permettant donc d'observer la relativité des autres dualismes mis en évidence, il nous a paru intéressant de les prendre comme angle d'attaque, en choisissant un objet particulier dans lequel ils ont pu avoir un rôle essentiel, celui des aménagements publics, et dans notre cas, des aménagements portuaires dans la Méditerranée occidentale. L'enjeu des zones portuaires nous semble en effet révélateur. Zones d'impulsion du négoce, zones d'offensive et de frontière militaire, elles sont un enjeu de la puissance d'État dans le jeu international et rouage essentiel du jeu des échanges mondiaux. Afin de traiter une telle thématique, nous nous sommes réservés le droit d'une approche sous deux angles, dans un jeu d'échelles tout autant qu'un jeu d'objet, par le biais de focales complémentaires qui prennent ici la forme de deux parties distinctes.

La première partie s'intitule « Le capital et l'intérêt public ». Il s'agit d'un essai sur la longue durée dans lequel on s'attarde sur la relation entre ascension du capitalisme privé et développement de l'État moderne en tentant d'en saisir quelques mouvements comme autant d'instant volés. C'est donc un genre de promenade que nous proposons au lecteur, la visite d'une exposition parfois labyrinthique dans laquelle nous passons d'un port à un autre, d'une histoire à une autre, dans l'objectif de révéler des dynamiques saisies sur le vif, sur lesquelles il est tenté de mettre des mots. Mettre des mots, c'est-à-dire surtout interroger les mots qui ont pu parfois servir de cadres de référence pour décrire un mouvement historique ou un autre, interroger certains modèles idéaux en les confrontant à des exemples factuels disparates mais les éclairant tous d'une lumière particulière, mais aussi questionner les concepts historiographiques, théoriques, grâce auxquels divers auteurs ont tenté d'éclairer la réalité d'un phénomène. Nous n'avons pas la prétention d'en proposer de nouveaux mais seulement de confronter à divers cas concrets certaines catégories qui ont marqué l'histoire ou qui ont servi à en parler.

Ce que nous allons faire dans cette partie qui traite surtout de la France et de la péninsule italienne est de problématiser le mouvement réciproque entre ascension du négoce et exigence d'un État organisateur à travers la question du rôle de la guerre dans l'affirmation d'une telle dynamique, puis successivement sur quelques indices de l'ascension du négoce, sur la place de l'espace maritime dans le jeu entre États, sur ce que peuvent nous révéler des tentatives de contrôle étatique sur les frontières, ou encore des modalités de financement de travaux portuaires d'un point de vue social. Une fois ces chapitres finis, il sera temps d'expliquer ce que l'on peut entendre par les mots composant le titre de cette partie: le capital et l'intérêt public. Il nous faudra revenir sur un thème

particulièrement présent dans l'histoire de la modernité, celui du capitalisme afin de voir ce qu'il est possible de faire dire à un tel terme. Il sera ensuite question des processus idéologiques de justification dans l'établissement de nouvelles formes de pouvoir avant d'aller voir dans les coulisses d'un développement étatique s'imposant comme centre abstrait du pouvoir. Dans chacun des chapitres, on étudiera des cas concrets, tirés d'archives¹⁵. Cette première partie nous permettra de tester la validité de certains modèles généraux afin d'établir notre propre cadre théorique fait de propositions diverses sur le rapport entre État et négoce

Dans la seconde partie, nous rapprochons la focale et jetons un certain regard sur une conjoncture particulière, la formation de l'État unitaire italien. Nous l'abordons sous un angle qui n'a pas été étudié jusqu'ici, celui du grand programme de chantiers portuaires impulsé dans l'élan de l'Unité dans l'objectif d'accélérer l'unification économique du pays tout en officialisant son unification politique. Il nous semble que ce changement d'échelle par rapport à la première partie n'est pas sans intérêt pour la résolution, au moins partielle, de notre problématique. Alors qu'il est d'abord question de la lente formation des États modernes notamment liée à l'ascension du négoce, il sera ensuite question de la formation formelle et rapide d'un nouvel État-nation européen, assez tardif, afin de voir quelles peuvent être dans de telles circonstances la place et le rôle du négoce privé. On observera comment se forme l'État italien unifié et centralisé, la nature du programme de chantiers portuaire envisagé et sa justification, la façon dont sont faites les adjudications des travaux, la relation entre les mesures exceptionnelles et l'affirmation du droit moderne, les concessions de l'administration publique aux pouvoirs privés dans le cadre de l'aménagement du territoire, avant de s'intéresser à la dimension plus sociale de l'aménagement : la gestion des troubles sociaux, le rôle de la violence et de la répression dans un nouveau régime qui s'impose à la fois par la force armée et par les travaux publics.

Le choix de traiter principalement des littoraux français et italiens dans la première partie et du cas de l'État unitaire italien dans la seconde n'est pas anodin. Il se justifie au moins sur trois plans. Nous avons d'un côté un vieil État européen et de l'autre un État tardif, unification de divers anciens États qui ont connu administrativement l'influence de la France napoléonienne. Cela nous permet de mesurer les points communs tout en notant parfois différents rythmes et configurations entre des contextes étatiques divers, ce qui peut nous permettre de remettre en cause certains modèles théoriques généraux dans une optique de pluralité empirique¹⁶. Une autre raison d'un tel choix, liée à la précédente, provient d'une réflexion sur les manières dont peut être posé le problème

15 Nous ne ferons pas dans cette introduction une présentation des sources utilisées pour l'enquête. Comme pour les sources de la seconde partie, nous renvoyons à l'annexe « Sources » présente à la fin de la thèse et dans laquelle sont décrits les dossiers qui ont été dépouillés.

16 On s'inspire ici en partie de PRZEWORSKI Adam, *The Logic of Comparative Social Inquiry*, New York : Wiley-Interscience, 1970.

mafieux par rapport à l'existence de l'État moderne. Il est assez notable que l'on parle bien moins de mafia pour la France que pour l'Italie. Bien sûr, on ne peut nier que la première trace publique que l'on a de l'usage du mot mafia nous vient de la littérature sicilienne : plus exactement dans une œuvre dramaturgique de Giuseppe Rizzotto et de Gaetano Mosca publiée en 1863 et intitulée *I mafiusi della Vicaria*¹⁷. L'utilisant pour notre part dans un sens plus général, nous pensons qu'il est utile de ne pas se focaliser sur l'Italie du sud, de chercher des dynamiques relativement communes dans des contextes étatiques différents, notamment dans leur temporalité. Enfin, sur le long terme, nous concentrant sur la thématique des aménagements portuaires, nous avons la cohérence d'un bassin méditerranéen occidental comportant des ports reliés entre eux par de nombreux échanges maritimes, ce qui nous permet de dépasser l'approche nationale des constructions étatiques pour mettre en avant le rôle de connexions plus globales, en tentant pour autant de ne jamais oublier l'hinterland et la stabilité interne qui peut être recherchée par les États en leur territoire.

L'ambition méthodologique originelle n'est pas moindre et dans ce travail, nous ne pouvons espérer y répondre systématiquement. L'idée est de questionner par deux parties différentes les dualismes idéalistes modernes, à partir principalement du dualisme public / privé. Ce n'est pas le phénomène mafieux, ou celui plus généralement de la criminalité économique, qui sont pris comme cœur du problème, ni même leur persistance, mais les conditions qui rendent possible cette persistance. Nous nous engageons, pour remettre en question certains modèles théoriques, à chercher les dénominateurs communs entre le phénomène mafieux et la société dominante. En somme, pour comprendre la mafia et sa persistance, ce n'est plus elle qui est prise comme objet historique mais c'est le contexte qui devient l'objet : celui dans lequel elle s'intègre, ce qui fait qu'on ne peut la considérer comme étrangère à ce monde, mais comme y trouvant logiquement sa place. Cette thèse n'a pas pour objectif de proposer des conclusions sous forme de lois universelles. On ne prétend pas produire de nouvelles définitions de la mafia, de l'État, de l'économie, du droit, du libéralisme ou encore de l'intérêt public. Au contraire, nous nous cantonnons à une approche strictement critique de certains lieux communs modernes, d'idées reçues prédominantes. Pas d'intention de s'attaquer à une idéologie pour en élire une autre, nous nous attelons seulement à relativiser certains cadres d'analyse. Pour cela, un seul contre-exemple aurait suffi pour chaque modèle en question, mais nous avons pensé qu'il était bon de les multiplier.

Pour autant, cette manière de faire, parfois jongler avec des cas disparates, n'est pas sans défaut. Peut-être que les propositions qui émergeront lors de ce travail, censées composer un éventail critique de la manière dont peuvent être posés divers problèmes historiques, paraîtront parfois lapidaires au vu des tortueux chemins empruntés pour y arriver, et ce dès la première partie, mais

17 DI BELLA Saverio, *Risorgimento e mafia in Sicilia. I mafiusi della vicaria di Palermo*, Cosenza : Pellegrini, 1991.

aussi dans la conclusion générale. Les propositions sont des images. « L'image est un modèle de la réalité »¹⁸. Une critique des images dominantes reste composée d'images. Nous inviterons le lecteur à comparer nos propositions critiques avec les divers faits réels qu'il aura lui-même pu constater et étudier afin qu'il puisse juger dans quelle mesure il est possible de les considérer comme vraies ou fausses. Avant de le laisser parcourir le travail qui va suivre, nous oserons d'ailleurs nous protéger encore une fois dans l'ombre d'un penseur autrement plus expérimenté :

« Si nous prétendons que ce que nous disons est vrai, et si nous entendons par « vrai » quelque chose de plus que rationnellement acceptable, alors nous devons vouloir dire que ce que nous sommes en train d'affirmer reflète ce que le monde est vraiment, ce qu'il en est du monde de façon incontestable. Or en tant qu'historiens, nous essayons bien sûr de suivre la trace de la vérité en ce sens. Mais le maximum que l'on puisse raisonnablement espérer dans les humanités, voire dans les sciences, est que ce que l'on dit apparaisse rationnellement acceptable à ceux qui se trouvent dans la meilleure position pour en juger. C'est assurément tout ce que j'entends affirmer, et il est préférable de rappeler que jusqu'à présent, le destin universel des explications historiques et même scientifiques fut d'être dépassés. »¹⁹

18 WITTGENSTEIN (1922), p. 38.

19 SKINNER Quentin, *La vérité et l'historien*, 2010, Paris : EHESS, 2012, p. 66.

PARTIE I

Le capital et l'intérêt public

Essai sur la longue durée

INTRODUCTION

La guerre et l'État

De nombreux historiens soulignent régulièrement le rôle de la guerre dans les processus de concentration des pouvoirs et dans la formation même des États dits « modernes »¹. Si la notion d'État fiscal-militaire a parfois pu être critiquée, notamment en ce qui concerne le cas anglais², il est difficile d'en faire ici l'économie. Comment se fait-il qu'une certaine forme d'organisation du pouvoir tel que l'État ait pu se développer, trouver les fonds pour investir, se donner les moyens matériels de son ambition politique ? La domination d'un territoire suppose une puissance guerrière. L'aménagement du territoire implique la domination de ce territoire. Tels qu'ils ont été conduits dans leurs formes « modernes », domination et aménagement nécessitent une capacité d'investissement de la part des autorités à l'échelle de cités-États comme, plus tard, à l'échelle des États-nations.

La dynamique de la formation des États européens n'est sans doute pas un continuum linéaire. L'histoire est faite de rebondissements, de bouleversements, de situations géographiques et politiques différents, d'un nombre de facteurs structurels et conjoncturels trop complexes à traiter. Par conséquent, loin de nous la prétention de trouver le moment génétique où l'État « moderne » serait apparu. L'ambition n'est pas généalogique. Sur ce sujet, comme sur celui de la véritable nature de l'État, le débat historiographique est déjà assez mouvementé³, et cette introduction est

- 1 On se référera, entre autres, à : HAMILTON Earl J., « Origin and growth of the National Debt in France and England », *Studi in onore di Giro Luzzato*, Milano : Giuffrè, 1950. ; CHRISTIN Olivier, « L'État moderne et la guerre (1550-1750) », *Actes de la Recherche en sciences sociales*, vol. 96-97, mars 1993, p. 63-66. ; PARKER Geoffroy, *La révolution militaire : la guerre et l'essor de l'Occident, 1500-1800*, Paris : Gallimard, 1993. ; MOLHO Anthony, « Lo Stato e la finanza pubblica. Un'ipotesi basata sulla storia tardomedioevale di Firenze », in CHITTOLINI Giorgio, MOLHO Anthony, SCHIERA Pierangelo (dir.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico 39, Bologna : Il Mulino, 1994, p. 225-280. ; CORNETTE Joël, « « La révolution militaire et l'État moderne », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 41-4, 1994, p. 696-709. ; CONTAMINE Philippe (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^e siècle au XVIII^e siècle*, Paris : Presses universitaires de France, 1998 ; TILLY Charles, « La guerre et la construction de l'État en tant que crime organisé », in BRIQUET Jean-Louis (dir.), *Les mafias, Politix*, vol. 13, n°49, 2000, p. 97-117 ; ou encore BEGUIN Katia (dir.), *Ressources publiques et construction étatique en Europe XIII^e-XVIII^e siècle*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2015.
- 2 PINCUS Steve, ROBINSON James, « Faire la guerre et faire l'État. Nouvelles perspectives sur l'essor de l'État développementaliste », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 71e année, no. 1, 2016, p. 5-36.
- 3 À ce sujet, voir notamment BLANCO Luigi, « Lo Stato « moderno » nell'esperienza storica occidentale : appunti storiografici », in BLANCO Luigi (dir.), *Dottrine e istituzioni in Occidente*, Bologna : Il Mulino, 2011, p. 57-86. ; CARBONELL Charles-Olivier, « Les origines de l'État moderne : les traditions historiographiques françaises

simplement le fruit d'une réflexion se nourrissant de nombreux travaux. Faut-il rechercher la genèse de l'État avec Jean-Philippe Genet qui, dans le cas français et tout en indiquant l'envisager dans le long terme, la trouve plus particulièrement entre 1250 et 1350⁴ ? Faut-il au contraire suivre Lucien Febvre pour qui il ne faudrait guère parler d'« État » avant que les hommes du XVI^e siècle ne sentissent le besoin de donner un tel nom à une entité politique alors perçue comme innovante ? Febvre, pour qui parler du problème des origines de l'État donnerait même lieu « à une confusion d'idée intolérable »⁵ ? Ces questions, bien qu'elles ne soient pas tout à fait esquissées, ne seront pas traitées en profondeur, au profit d'une approche plus générale faite d'emprunts à diverses recherches, même si l'on ne peut nier que la sémantique a son importance dans la façon dont on conçoit un objet historique⁶. L'objectif est seulement de brosser sommairement un tableau qui met en avant le rôle qu'a pu jouer la guerre dans le développement d'appareils de domination de type étatique, ou au moins pré-étatique, notamment au niveau de l'investissement qu'elle a pu requérir, les méthodes avec lesquelles elle a pu être financée, comme l'impôt et l'emprunt, et les possibles reconfigurations des pouvoirs qui ont participé à un tel processus.

0.1. Guerre et politique

Sur le rapport entre guerre et politique, la littérature est abondante, notamment à propos de Carl von Clausewitz et de son œuvre *De la guerre* rédigée à la suite des guerres napoléoniennes⁷. Pour

lui, la guerre n'est pas un objet autonome mais un véritable instrument politique. La guerre est un

(1820-1990), *Visions sur le développement des États européens. Théories et historiographies de l'État moderne*, Publications de l'École française de Rome 171, Rome : École française de Rome, 1993, p. 297-312. ; BLOCKMANS Wim, « Les origines des États modernes en Europe XIII^e-XVIII^e siècles : état de la question et perspectives », in *id.*, p. 1-14. ; GRUNIN Audrey, « Le Moyen Âge, une époque sans État ? Construire le passé au présent », *Perspectives médiévales* [En ligne], 40 | 2019.

4 GENET Jean-Philippe, « La genèse de l'État moderne », *Genèse de l'État moderne, Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 118, juin 1997, p. 3-18.

5 FEBVRE Lucien, « De l'État historique à l'État vivant », MONZIE A., PUGET H., TISSIER P. (dir.), *Encyclopédie française. Tome X. L'État moderne : aménagement, crise, transformations*, Paris, 1936, p. 10.8-3 – 10.8-15.

6 À ce propos, voir par exemple : GUERREAU Alain, *Le féodalisme : un horizon théorique*, Paris : Le Sycomore, 1980 ; KOSELLECK Reinhart, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris : EHESS, 1990. ; GUERREAU Alain, *L'avenir d'un passé incertain. Quelle histoire du Moyen Âge au XXI^e siècle*, Paris : Le Seuil, 2001. ; GUILAUMOU Jacques, « De l'histoire des concepts à l'histoire linguistique des usages conceptuels », *Genèses*, n°38, 1/2000, p. 105-118. ; GUILAUMOU Jacques, « L'histoire des concepts : le contexte historique en débat », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3/2001, p. 685-698 ; WERNER Mickael, « Les Mots de l'histoire » et la *Begriffsgeschichte* / sémantique historique », *Revue de l'IFHA*, 4/2012, p. 187-194.

7 Pour ne donner que quelques exemples : NICOLLE Paul, « Problèmes de guerre : un commentaire de Lénine sur Clausewitz », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1^e année, 2, 1946. ; WEIL Eric, « Guerre et politique selon Clausewitz », in *Revue française de science politique*, 5-2, 1955, p. 291-314. ; SCHMITT Carl, *La notion du politique – Théorie du partisan*, Paris : Calmann-Lévy, 1972. ; ARON Raymond, *Penser la guerre, Clausewitz*, 2 tomes, Paris : Gallimard, 1976 ; FOUCAULT Michel, « Il faut défendre la société ». *Cours au collège de France 1975-1976*, Paris : Gallimard, 1997. ; GIRARD René, *Achever Clausewitz. Entretien avec Benoît Chantre*, Paris : carnets Nord, 2007.

moyen qui vise une fin politique, d'où la célèbre phrase sur la guerre comme « continuation de la politique par d'autres moyens »⁸. On imagine une autorité qui poursuit un objectif de domination, régner sur une terre plus vaste et sur plus de sujets, et qui vise cela par l'enrôlement et la guerre, par la tentative de désarmer l'ennemi réel ou potentiel. Résumé avec les mots de Charles Tilly, « les individus qui contrôlaient les États européens et les États en construction faisaient la guerre afin de freiner ou de dominer leurs concurrents et de profiter des avantages du pouvoir sur un territoire aux frontières sûrement établies ou encore plus étendues »⁹. L'objectif de la guerre est d'enlever à l'ennemi tout moyen de se défendre, de se rebeller, ce qui est une condition du règne sur laquelle il faut veiller car il n'y a jamais de paix acquise : une victoire n'est jamais absolue. « Le prince, qui desire vivre en paix et y tenir son peuple, doit toujours être préparé pour la guerre »¹⁰ a pu écrire Antoyne de Montchrétien en 1615. D'où l'importance de la politique comme tentative de maintien d'un certain *statu quo*.

« En France, Richelieu a commencé la grande entreprise de désarmement dans les années 1620. Sur son conseil, Louis XIII a systématiquement détruit les châteaux des grands seigneurs rebelles, protestants comme catholiques, contre lesquels ses troupes menaient incessamment bataille. Il a commencé par condamner les duels, la détention d'armes et l'entretien d'armées privées. Vers la fin de la décennie, Richelieu affirmait le monopole royal de la force comme une doctrine. Il a fallu encore un demi-siècle pour que cette doctrine soit effectivement appliquée »¹¹.

C'est aussi en substance ce qu'a pu écrire Rousseau au XVIII^e siècle à propos du rapport entre guerre et politique dans son *Jugement sur le Projet de paix perpétuelle* :

« Il est facile de comprendre que d'un côté la guerre et les conquêtes et de l'autre le progrès du Despotisme s'entr'aident mutuellement ; qu'on prend à discrétion dans un peuple d'esclaves de l'argent et des hommes pour en subjuguier d'autres, que réciproquement la guerre fournit un prétexte aux exactions pécuniaires et un autre non moins spécieux d'avoir toujours de grandes armées pour tenir le peuple en respect. Enfin, chacun voit assez que les Princes conquérants font pour le moins autant la guerre à leurs sujets qu'à leurs ennemis et que la condition des vainqueurs n'est pas meilleure que celle des vaincus. »¹²

8 CLAUSEWITZ Carl von, *De la guerre*, Paris : Minuit, 1955, p. 67.

9 TILLY (2000).

10 MONTCHRETIEN Antoyne, *Traicté de l'æconomie politique* (1615), Paris : librairie Plon, 1889, p. 355.

11 TILLY (2000).

12 ROUSSEAU Jean-Jacques, *Œuvres complètes, T.3, Du contrat social. Écrits politiques*, Paris : Gallimard, 1964, p. 593.

Peut-être est-ce une considération de ce type qui a poussé nombre d'auteurs, tels Carl Schmitt, Michel Foucault ou René Girard, à renverser la formule de Clausewitz et envisager finalement la politique comme continuation de la guerre par d'autres moyens ? Le jeu n'étant pas ici d'ajouter un énième commentaire sur les commentaires de l'officier prussien, ni sur les commentaires qui en ont été apportés par de prestigieux intellectuels, la référence devenue presque incontournable en matière de réflexion sur la guerre s'arrêtera à ces courtes mentions.

En ce qui concerne l'histoire d'un tel rapport entre guerre et politique, il est possible de se référer à l'histoire des communes italiennes des XII^e et XIII^e siècles¹³, si tant est que l'on puisse considérer leurs appareils de domination comme appareils étatiques. Par la suite, dans un autre contexte, l'armée a pu, selon Fernand Braudel, devenir, à côté de l'administration monarchique, « l'outil le plus actif de la formation unitaire de la France »¹⁴. « Présence plus lourde de la guerre, enjeux plus complexes, internationalisation des conflits : du coup, les États sont contraints de se doter d'instruments militaires efficaces »¹⁵.

Au fil des siècles, pas le biais de divers bouleversements, dans le cadre d'une vaste lutte pour le pouvoir, impliquant une course aux armements, mutent les façons de faire la guerre. Le combat chevaleresque décline. La cavalerie, dont l'admission est réservée en grande partie aux membres de l'aristocratie, est doublée par l'infanterie. On recourt à de nombreux mercenaires. Le gros des armées devient progressivement constitué par des soldats d'origine roturière. L'intérêt pour le combat à distance grandit : archers anglais, arbalétriers italiens, arquebusiers bohémiens. Si la poudre à canon était déjà bien connue dans d'autres civilisations, à commencer par la Chine, elle va être de plus en plus utilisée en Europe, notamment suite à l'invention de l'arquebuse à mèche au milieu du XV^e siècle, puis de l'arquebuse à rouet au début du XVI^e siècle. L'arquebuse n'est pas une arme très pratique, longue à recharger, pas toujours fiable, chère, mais il ne faut que quelques semaines pour former un homme à l'utiliser, alors qu'il faut des années pour apprendre à tirer à l'arc. Sa diffusion peut donc être due à un souci de recrutement. Il faut par ailleurs, en plus des commandes d'armes, donner sa solde au soldat, le dernier terme venant d'ailleurs du premier. D'une manière générale, le rôle de l'argent s'accroît. Se développant au milieu du XIV^e siècle en Europe même si elle a probablement existé plus tôt dans d'autres civilisations, l'artillerie progresse.

Les fortifications bastionnées se généralisent, dans la lignée du tracé à l'italienne¹⁶. « En face du

13 COVINI Nadia Maria, « Liens politiques et militaires dans le système d'États italiens. XIII^e-XV^e siècles », in CONTAMINE (1998), p. 9-42.

14 BRAUDEL Fernand, *L'identité de la France. 1 : Espace et histoire*, Paris : Arthaud-Flammarion, 1986, p. 338.

15 CHRISTIN (1993).

16 Pour plus de détails sur l'évolution des armées, des armes et des fortifications, voir : PARKER (1993). ; CORVISIER André (dir.), *Histoire militaire de la France. T.1. Des origines à 1715*, Paris : Presses universitaires de France, 1997. ; STONE John, « Technology, Society, and the Infantry Revolution of the Fourteenth Century », *Journal of Military History* 68/2, avril 2004, p. 361-380. ; CONTAMINE Philippe, « L'artillerie royale française à la veille des guerres d'Italie », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 71-2, 1964, p. 221-261.

danger accru de l'étranger, une autre réaction des États est de poursuivre et d'intensifier l'effort de construction de fortifications dans la suite de la technique des bastions bas du XVI^e siècle »¹⁷. Ces évolutions changent les rapports entre l'État et les territoires sur lequel il domine jusque dans les sociétés littorales du Ponant où les conflits maritimes impulsent dès la fin du XVII^e siècle l'économie de la construction navale et l'édification de fortifications maritimes¹⁸.

L'époque moderne est une époque de « guerres toujours plus fréquentes et toujours plus mobilisatrices en ressources »¹⁹, au point que des historiens n'hésitent pas à parler de révolution militaire²⁰, même si l'usage du terme « révolution », sans doute inspiré du concept de « révolution industrielle », gagnerait peut-être à être discuté²¹. Les armées gagnent en effectif de manière extraordinaire entre le XVI^e et la fin du XVII^e siècle. En France, en 1635, Louis XIII et Richelieu rassemblent entre 125 000 et 150 000 hommes, soit le double des effectifs habituels. «Après les démobilisations consécutives à la paix des Pyrénées en 1659, une nouvelle phase se dessine à compter des années 1670, permettant le passage progressif des 280 000 hommes de la guerre de Hollande aux 340 000 à 420 000 de la guerre de la ligue d'Augsbourg »²². S'accroissent en conséquence les problèmes d'approvisionnement, dont la fourniture d'armes et de munitions, voire d'uniformes après 1680. Il faut recourir aux sociétés de munitionnaires. Il faut aussi bien sûr organiser le recrutement. Il est possible d'engager des mercenaires, à l'instar des *condottieri* en Italie, même si Nicolas Machiavel, en 1515 dans *Le Prince*, n'en recommande guère le recrutement, à cause de leur manque de loyauté, et accuse même leur emploi d'être la cause de la ruine de l'Italie²³. « Comme les princes italiens et allemands, les grands États s'adressent à des entrepreneurs de guerre afin qu'ils lèvent et équiper des troupes pour leur compte »²⁴. Durant la seconde moitié du XVII^e siècle, les recrutements étatiques ont désormais tendance à reposer sur des accords entre États plutôt que sur des contrats souscrits avec des entrepreneurs de guerre privés. À la même époque, dans une optique de contrôle accru, le recrutement par commission se généralise : comme

17 LEMARCHAND Guy, *Paysans et seigneurs. Une histoire comparée XVI^e-XIX^e siècle*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2011, p. 113.

18 LE BOUEDEC Gérard, CERINO Christophe, « Rapports à l'État, conflits et politisation des sociétés littorales du Ponant (XVII^e-XIX^e siècle) », in BOURQUIN L., HAMON P., HUGON A., LAGADEC Y., *La politique par les armes. Conflits internationaux et politisation (XV^e-XIX^e siècle)*, Rennes : PUR, 2013, p. 139-165.

19 LEMARCHAND (2011), p. 115.

20 PARKER (1993). ; ROGERS Clifford J. (dir.), *The Military Revolution Debate*, Boulder : Westview Press, 1995. ; BERANGER Jean (dir.), *La Révolution militaire en Europe (XV^e-XVIII^e siècles)*, Paris : Economica, 1998.

21 Une tentative de synthèse de quelques débats autour de la question a été faite par HENNINGER Laurent, « La « révolution militaire ». Quelques éléments historiographiques », *Mots. Les langages de la politique* [En ligne], 73/2003. / On notera aussi que le concept de « révolution industrielle » fait lui-même débat, qu'on a pu sérieusement parler de « révolution industrielle » au Moyen Age, et qu'il ne serait pas étonnant qu'on puisse également parler de « révolution militaire » pour d'autres contextes que l'Europe « moderne ».

22 LAGADEC Yann, « Chapitre XVIII. Les sociétés en guerre au XVII^e siècle », in ANTOINE Annie, MICHON Cédric (dir.), *Les sociétés au XVII^e siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 471-493.

23 MACHIAVEL Nicolas, *Il principe*, Milano : Fabbri, 1995, p. 91.

24 CHRISTIN (1993).

l'avait stipulé Henri III en 1583, un capitaine ou un colonel a besoin d'un accord royal afin de pouvoir lever une compagnie ou un régiment, même si la vénalité des charges de capitaine et de colonel semble entretenir un état d'esprit que Yann Lagadec qualifie de « semi-entrepreneurial ». Concernant les marines de guerre alors émergentes, à « l'ère du recours massif aux entrepreneurs privés – en 1616, 5 des 17 bâtiments de l'armada espagnole chargée d'escorter les convois d'argent américain sont des navires privés, à l'instar, vers 1650, de 40 % des vaisseaux de la flotte anglaise de Robert Blake, loués à des marchands –, succède celle des bâtiments armés par l'État, pour l'État, par des marins recrutés par lui »²⁵. Les modalités de recrutement se transforment de la presse, c'est-à-dire l'enrôlement forcé, à l'inscription maritime appelée d'abord Système des classes, basée sur le recensement des marins qui permet de les appeler par classe à s'enrôler contre de menus avantages²⁶. À ce propos, l'historien Gilbert Buti note :

« Ne pouvant, pour des raisons financières, former un corps d'officiers mariniers et de matelots d'État, la monarchie a dû opter pour un système mettant à contribution les marins du commerce. Ce système de conscription, entre volontariat et presse, s'accompagne de la création d'un appareil administratif dans tous les quartiers maritimes définis le long des littoraux du royaume »²⁷.

D'une manière générale, la massification des armées implique une attention disciplinaire spécifique. C'est le passage du principe de fidélité nobiliaire à la discipline de soldat que marque aussi le processus d'étatisation²⁸. Les pouvoirs étatiques cherchent à contrôler leur soldats, leur recrutement. Ils doivent s'assurer de leur loyauté et instaurer une discipline militaire, ce qui n'est pas sans rappeler les analyses de l'historien Pierangelo Schiera pour qui l'origine de l'État n'est pas seulement de type institutionnel mais aussi de type culturel et comportementale. Si la formation de structures et d'appareils destinés à assurer le consensus et la participation des sujets est une fonction essentielle de l'État, il existe une fonction corollaire : celle qui consiste à prétendre de ces derniers qu'ils suivent des comportements sociaux conformes. L'organisation moderne du pouvoir repose à la fois sur la légitimation et la disciplinarisation, quand commandement et obéissance se rencontrent, quand les rapports de domination sont assimilés et régulés²⁹. On peut alors également passer aux analyses de l'historien et philosophe Thomas Hippler lorsqu'il montre comment la

25 *Id.*

26 *Id.*

27 BUTI Gilbert, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e- XVIII^e siècles)*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 237.

28 Voir à ce propos le livre de CARDINI Franco, *La culture de la guerre. X^e-XVIII^e siècle*, Paris : Gallimard, 1992.

29 SCHIERA Pierangelo, « Legittimità, disciplina, istituzioni : tre presupposti per la nascita dello Stato moderno », in CHITTOLINI, MOLHO, SCHIERA (dir.), *op. cit.*, p. 17-48. ; à ce propos, on peut bien sûr également se référer à WEBER Max, *La domination*, Paris : La Découverte, 2013., ainsi qu'à ELIAS Norbert, *La dynamique de l'Occident*, Paris : Calmann-Lévy, 1975.

Révolution française peut faire du service militaire à la fois une expression des droits civiques et un outil disciplinaire³⁰.

Le XVIII^e siècle apparaît dominé par le grand conflit opposant la France à l'Angleterre, grande puissance navale, mais d'autres guerres se jouent ailleurs. L'Europe centrale, par exemple, entre 1618 et 1815, ne connaît que 70 années de paix³¹. La diffusion des armées permanentes et la course aux armements redéfinissent les hiérarchies politico-militaires en Europe. Les puissances émergentes russe et prussienne réussissent à se hisser au rang de l'Angleterre, de la France, de l'Empire des Habsbourg, alors que l'Espagne, le Portugal, les Provinces Unies, la Suède, la Pologne et Venise sont relégués au rang inférieur. La guerre influence le futur économique et politique des États. L'expansion commerciale dépend de leur politique extérieure et des dépenses militaires³². Ce qui se joue sur un champ de bataille, ce n'est pas seulement le nombre de soldats, leur motivation, le nombre de canons, la qualité des ordres, l'avantage d'une position, c'est aussi l'efficacité administrative d'une puissance, la capacité à assurer les recrutements, les ravitaillements, à imposer la discipline, à payer les soldes, à investir, à encourager l'innovation technique, l'organisation bureaucratique des finances, l'autorité fiscale, la confiance des créanciers, la loyauté des officiers, mais aussi l'efficacité des réseaux diplomatiques. Dans le Royaume des Deux Sicile par exemple, le travail des consuls français

« s'apparente en temps de guerre à celui d'agents de renseignements. Leurs dépêches fournissent des informations sur les effectifs et le commandement des flottes, les mouvements des navires le long des côtes italiennes et dans le port de Messine. Ils évaluent les forces des armées et mentionnent les mouvements des troupes ennemies et alliées des Bourbons. Enfin, ils détaillent les préparatifs financiers, navals et militaires pour défendre le royaume de Naples en 1706, 1707 et 1718 et la Sicile en 1715-1718 »³³.

En somme, si la guerre peut être une source d'enrichissement grâce aux nombreux pillages envisageables, comme ceux commis par les Français durant les guerres d'Italie entre 1494 et 1530³⁴, cela n'empêche pas qu'elle a aussi toujours un prix. Les pouvoirs étatiques doivent donc trouver des

30 HIPPLER Thomas, *Soldats et citoyens. Naissance du service militaire en France et en Prusse*, Paris : Presses Universitaires de France, 2006, chapitre 3.

31 CONCA MESSINA Silvia A., *I profitti del potere. Stato ed economia nell'Europa moderna*, Roma-Bari : Laterza, 2016, p. 18.

32 *Id.*

33 BRIZAY François, « Les renseignements transmis à l'ambassadeur de France à Rome par ses informateurs français à Naples et à Messine (1706-1724) », in BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange. Communiquer, diffuser, informer de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes : PUR, 2012, p. 335 – 351.

34 FOURNEL Jean-Louis, « La « brutalisation » de la guerre. Des guerres d'Italie aux guerres de Religion », *Astérian* [En ligne], 2/2004.

financements. Ceux-ci pris en compte, l'histoire de l'État, de l'investissement étatique, est inséparable des thèmes de la fiscalité et de la dette.

0.2. L'impôt et l'emprunt

En 1385, à Orléans, Guillaume le Juponnier, artisan-tailleur, est emprisonné. Son crime ? Il a dénoncé publiquement les rois, ceux-là qui prennent l'impôt pour faire la guerre, aller piller des terres qui ne leur appartiennent pas : « je ameroie mieux que le Roy et tous les Roy feussent morts que mon filz eust mal ou petit doy »³⁵. Cet artisan, qui n'est sans doute pas une exception, avait compris le lien qui pouvait exister entre guerre et fisc. Comme le note Thierry Dutour, à la fin du Moyen Age, alors que le pouvoir du prince, et son corollaire fiscal, gagnent en importance, « les contemporains n'ont pas obligatoirement vu dans cette évolution la réponse à un besoin, et encore moins un bien. Ils sont scandalisés par des situations qui rendent manifeste l'existence d'un écart entre un idéal indiqué par des valeurs admises et des comportements par lesquels ces valeurs sont bafouées »³⁶. Au XIII^e siècle déjà, « à coté des redevances seigneuriales, les princes et les rois bénéficient en général des revenus d'un domaine propre, des bénéfiques du droit supérieur de monnayage qui leur est reconnu, et de la levée d'impôts particuliers »³⁷. Le Saint-Siège semble faire office de précurseur. Il collecte les revenus des terres et des villes sous domination pontificale : le patrimoine de Saint-Pierre. Il perçoit également dans toute la chrétienté une dîme spéciale qui ne revient pas au Saint-Siège lui-même, mais qui sert dans toute la chrétienté à l'entretien des bâtiments du culte, la subsistance du clergé et l'assistance aux pauvres. Son caractère obligatoire est rappelé dans le canon 32 du IV^e concile de Latran, en 1215³⁸. Dans le même siècle, se développe peu à peu « une administration spéciale des finances royales dans les principales monarchies chrétiennes »³⁹ : la plus précoce est la monarchie anglaise. En France, une telle administration semble commencer à voir le jour sous Philippe Auguste et faire des progrès sous Saint-Louis. À la fin du XIII^e siècle, une branche de la cour royale se détache pour former la Chambre des comptes censée vérifier l'état du trésor et contrôler l'ensemble de l'administration du domaine. Régularisée sous Philippe le Bel, elle est définitivement établie par Philippe V⁴⁰. Est-ce plutôt une forme de

35 Cité dans DUTOUR Thierry, « Le Prince perturbateur « meu de volonté sans mie de raison » et les sujets mécontents : recherche sur les opinions collectives dans le royaume de France à la fin du Moyen Age », in OUDART Hervé, PICARD Jean-Michel, QUAGHEBEUR Joëlle, *Le Prince, son peuple et le bien commun. De l'Antiquité tardive à la fin du Moyen Age*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013., p. 349-373.

36 *Id.*

37 LE GOFF Jacques, *Le Moyen Age et l'argent. Essai d'anthropologie historique*, Paris : Perrin, 2010, p. 83.

38 *Id.*, p. 84.

39 *Id.*, p. 85

40 *Id.*, p. 87

rente, de tribut, ou même une « logique du don et du contre-don, des hommages, comme si la notion d'impôt n'était pas encore constituée dans sa vérité objective d'impôt »⁴¹ ? La question de Pierre Bourdieu ne manque sans doute pas de pertinence, mais nous n'y apporterons pas ici de réponse. Nous noterons seulement que le développement fiscal accompagne peu à peu le développement de l'administration centrale. Selon Jérôme Baschet, au cours du Moyen Age tardif,

« la fonction polyvalente des baillis et des sénéchaux laisse peu à peu la place à des officiers spécialisés, chargés de tâches distinctes, fiscales (pour le receveur), militaires (pour le capitaine général) ou judiciaires (pour le lieutenant). On comprend donc la multiplication du nombre d'officiers royaux : en France, par exemple, ils sont quelques centaines seulement sous Saint Louis, mais douze mille environ à la fin du XV^e siècle, dont près de cinq mille dans les grands corps de l'administration centrale »⁴².

Selon Katia Béguin et Jean-Philippe Genet,

« le point crucial dans l'émergence de la fiscalité est la guerre. En termes d'équilibre entre dépenses et recettes, un État domanial peut satisfaire les besoins d'un souverain, même quand ils sont importants, s'ils sont assez réguliers, comme l'illustre bien le cas de la France du XIII^e siècle. Mais lorsqu'une guerre de grande ampleur éclate, les réserves disponibles (s'il y en a) sont vite épuisées quand il faut mettre rapidement sur le champ de bataille des troupes qui, si elles ne sont pas toujours soldées, sont toujours ravitaillées et équipées. L'impôt est alors indispensable »⁴³.

Si la question des origines, du « point crucial dans l'émergence », de la rupture, en histoire, est toujours problématique, si elle implique souvent un certain réductionnisme, car y réside sans doute une part d'arbitraire encouragée par la volonté d'établir une explication schématique à vocation didactique, on peut tout de même noter, tout en ignorant lâchement ce point là, qu'il est indéniable que la guerre dans l'histoire fiscale ait joué un rôle majeur, que « l'impôt est le carburant qui permet au moteur de l'expansion de l'État, c'est-à-dire de la guerre, de tourner »⁴⁴. Il y a les impôts directs, et les impôts indirects qui existent tous deux dans les communes du XII^e siècle et dans les domaines féodaux du XIII^e⁴⁵. Les impôts indirects se concentrent sur les biens de consommation et provoquent une augmentation des prix. Leur efficacité dépend de la concentration des activités

41 BOURDIEU Pierre, *Sur l'État. Cours au collège de France 1989-1992*, Paris : Raisons d'agir / Seuil, 2012, p. 229.

42 BASCHET Jérôme, *La civilisation féodale. De l'an mil à la colonisation de l'Amérique*, Paris : Flammarion, 2006, p. 363-364.

43 « BÉGUIN Katia, GENET Jean-Philippe, « Fiscalité et genèse de l'État : remarques introductives », in BEGUIN (2015), p. 3-26.

44 *Id.*

45 *Id.*

économiques dans les centres urbains, de la croissance démographique, du développement des échanges marchands, du niveau des revenus et de la qualité du contrôle exercé par les officiers mandatés⁴⁶.

Henri IV (1553-1610) demandait régulièrement à Sully les sommaires d'État, comprenant notamment l'état des finances, la surintendance aux constructions et aux fortifications, la quantité d'armes, puis le nombre de militaires, tant nobles que volontaires, dont le roi peut disposer. Il s'agit aussi d'une forme de recensement de la population comme prérogative d'État, notamment pour le prélèvement de l'impôt. Pour la puissance d'un État, le nombre de ses sujets est important. La démographie est un enjeu de pouvoir, d'où la préoccupation constante de Vauban (1633-1707) pour le recensement du nombre d'hommes en état de servir le roi par les armes, le travail ou les impôts⁴⁷. Pour faire la guerre, il faut des hommes et de l'argent. En 1780, en Angleterre, un vaisseau de 74 canons peut coûter autant qu'une dizaine de manufactures, et une flotte de guerre implique l'équipement et le ravitaillement de dizaines de milliers d'hommes. Pour la prépondérance navale de l'île, inséparable de son succès commercial, c'est la capacité financière à soutenir de tels coûts qui est décisive⁴⁸.

Au long cours des mutations militaires, de la grande fréquence des guerres, de l'impressionnante croissance des effectifs soldatesques, de la formation des États modernes, les charges fiscales s'accroissent d'une manière extraordinaire⁴⁹. Par ailleurs, l'impôt est

« étroitement associé à l'emprunt, et donc à la dette et au crédit. Ceci tient précisément à son lien avec la guerre : lever un impôt prend du temps, quand les besoins militaires sont en général immédiats. Le financement des guerres repose moins sur l'impôt lui-même que sur les capacités fiscales supposées d'une commune ou d'un État : la discordance avec le niveau des levées effectivement réalisées conduira à des faillites retentissantes. Ajoutons que la guerre ruine aussi les États ; quand elle se termine en désastre, elle peut même entraîner leur disparition. Le carburant n'en est que plus indispensable : il est inépuisable, si ce n'est que son flux de renouvellement est étroitement dépendant du consensus qui le légitime. Car il ne s'agit pas d'une ressource naturelle, mais bien d'une ressource politique dont l'exploitation inconsidérée rend les sociétés facilement inflammables »⁵⁰.

Il y a logiquement une forte interdépendance entre dette, fiscalité et ordre « public ». « Au temps de Louis XIII et de Louis XIV, les émeutes en France ont presque toujours pour origine une

46 CONCA MESSINA (2016).

47 GREGORI Simona, « *L'aménagement des peuples. Le origini della Science du Gouvernement nel primo Settecento francese* », RUOCCO Giovanni, SCUCCIMARRA Luca, « *Il governo del popolo* », 1. *Dall'antico regime alla Rivoluzione*, Roma : Viella, 2011, p. 73-102.

48 CONCA MESSINA (2016), p. 113.

49 TILLY (2000).

50 BÉGUIN, GENET (2015).

exaction fiscale trop pesante »⁵¹. Alors, pour ne pas avoir à augmenter les impôts d'une manière trop explosive, l'État peut recourir à l'emprunt. Pour l'historien Jean-Yves Grenier :

« les premiers endettements publics durables apparaissent dans les cités italiennes du Moyen Âge. Le coût élevé des guerres et la difficulté d'augmenter les impôts incitent ces cités, dès le XIII^e siècle, à procéder à des emprunts de long terme, parfois forcés. C'est en particulier le cas à Gênes, Venise et Florence, où les titres de la dette publique deviennent négociables et intègrent les patrimoines des familles marchandes ou patriciennes, en particulier pour payer les dots. Ces techniques se diffusent dans l'ensemble des monarchies européennes, qui recourent massivement à l'emprunt public, surtout à partir du XVII^e siècle, pour financer la guerre et, dans une moindre mesure, la construction de l'État »⁵².

Mais sur le long terme, le développement de la dette accompagne nécessairement celui de la fiscalité, l'État ne pouvant rembourser une dette que s'il est capable d'accumuler grâce à l'impôt⁵³.

« La guerre porte donc avec elle la dépendance vis-à-vis des institutions de crédit et par là, la hausse des taux d'intérêt et pour finir, à devoir servir la dette, capital et intérêts, une nouvelle augmentation de l'impôt est nécessaire afin de couvrir l'opération, parce que s'accroît la part de cette dette dans les dépenses de l'État. En Castille, elle représente au long du XVI^e siècle, autour de 40 %, à Naples, elle atteint un maximum de 51 % en 1574, dans l'Empire plus de 20 % en 1599 »⁵⁴.

Même dans la République de Venise, la dette passe de 8 millions de ducats en 1641 à 50 millions en 1714⁵⁵. Tous les souverains courent après leur déficit financier. La monarchie française n'est pas épargnée. Elle a toujours du mal à trouver les sommes d'argent nécessaires à sa politique⁵⁶. Cette dynamique entraîne généralement une augmentation considérable des taxes.

« On peut estimer qu'en dépit de la baisse réelle de la taille sous Henri IV et sous Colbert, l'impôt suivant les régions et les années emporte, dans la seconde moitié du XVII^e, 25 à 35 % du revenu brut du paysan à cens, alors que d'une récolte à l'autre, les réserves de grains sont inexistantes, faute entre

51 BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e – XVIII^e siècle*, T. 2. *Les jeux de l'échange*, Paris : Armand Colin, 1979, p. 625.

52 GRENIER Jean-Yves, « La longue durée des dettes publiques : l'Europe et les autres », *Politique étrangère*, 1, Printemps 2012, p. 11-22.

53 MENJOT Denis, PIOLA CASELLI Fausto, « Impôt ou emprunt, impôt et emprunt ? Introduction », in BEGUIN (2015), p. 30-34.

54 LEMARCHAND (2011), p. 81.

55 LEMARCHAND (2011), p. 118.

56 BAYARD François, « La carrière des financiers dans la première moitié du XVII^e siècle . Données actuelles et perspectives », *Prosopographie et genèse de l'État moderne*, Paris : Françoise Autrand, 1986, p. 195-208.

autres, de moyens de stockage, et que les troupeaux sont toujours fragiles, faute d'hygiène vétérinaire »⁵⁷.

Au même moment, la dette continue d'augmenter. Selon Charles Tilly : « En dépit des banqueroutes gouvernementales, des manipulations monétaires, et de l'augmentation monumentale des impôts, à la mort de Louis XIV, en 1715, l'emprunt de guerre avait crû jusqu'à [...] l'équivalent d'environ 18 ans de recettes royales »⁵⁸. Il est par ailleurs notable que le rendement des impositions ne connaît pas de croissance continue. Il y a des années où il peut être décroissant, notamment à cause de mauvaises récoltes, ce qui a pour effet de recourir d'une manière encore plus importante à l'emprunt. La fin du règne de Louis XIV est marqué par la banqueroute. Les difficiles années de la fin de la guerre de Succession d'Espagne ont mis le Trésor royal en état de cessation de paiements.

« Les emprunts sous diverses formes se sont multipliés : dette à long terme ou dette constituée sous la forme de rentes vendues aux particuliers ; dette flottante, tels les avances sur recettes demandées aux receveurs généraux, les prêts délivrés par les compagnies de fermiers ou de traitants, enfin et surtout la production d'une énorme masse de billets ou d'effets gagés sur les caisses de l'extraordinaire des guerres, de l'artillerie, des vivres, de la marine, etc »⁵⁹.

Guerre, fiscalité, dette et formation de l'État « moderne » sont fortement imbriquées. Jean-Yves Grenier note cependant, et ce n'est pas sans importance, que la notion de « dette publique » dépend de la reconnaissance d'un emprunt princier ou gouvernemental par les pouvoirs successifs. « Il faut donc que la dette soit consolidée et qu'elle ne soit plus perçue comme personnelle mais comme celle de l'État »⁶⁰. D'une manière plus générale, il n'est pas non plus inutile de rappeler que, selon le même historien, la notion de crédit impersonnel, abstrait, n'existe pas sous l'Ancien Régime, et que le crédit personnel y est toujours une question d'honneur, de réputation⁶¹. Ces derniers éléments nous obligent à insister sur l'évidence que la formation de l'État « moderne » n'est pas que l'affaire d'un grand prince, d'un pouvoir central marionnettiste, mais dépend de tout un système de relations de pouvoir, des relais de l'autorité, de l'apport en moyens financiers, d'une forme de stabilité. Un monarque ne peut se limiter à l'action coercitive de sa force armée pour gouverner une population, il a besoin de collaborateurs à qui il doit offrir des avantages pour s'assurer de leur loyauté,

57 LEMARCHAND (2011), p. 118.

58 TILLY (2000).

59 ZYSBERG André, *La monarchie des Lumières. 1715-1786. Nouvelle histoire de la France moderne - 5*, Paris : Seuil, 2002, p. 28.

60 GRENIER (2012).

61 GRENIER Jean-Yves, *L'économie sous l'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris : Albin Michel, 1996, chapitre III.

s'assurer qu'ils l'honorent, même si le pouvoir royal trouve parfois des stratagèmes pour compresser la dette en écorchant les créanciers, par la dévaluation monétaire, ou encore par le rognage des intérêts des rentes⁶². L'État royal ne peut réussir de tels coups sans une certaine autorité : physique, certes, mais aussi symbolique. Tout pouvoir, même concentré, a besoin d'une forme de légitimité, et la légitimité, dans ce sens là, est « la probabilité que d'autres autorités vont agir pour confirmer les décisions d'une autorité donnée »⁶³.

0.3. Les investisseurs du pouvoir

Au moins depuis la fin du XIV^e siècle, le financement des dettes grâce à l'impôt a provoqué bien des tensions sociales. Entre XIV^e et XV^e, à Gênes, Florence, Venise, les intérêts de la dette ont pu absorber 20 à 40 % des entrées ordinaires des gouvernements. La possibilité d'emprunter peut être avantageuse pour l'action de ces gouvernements, mais le coût de cet emprunt, son remboursement, pose des problèmes administratifs, fiscaux, politiques, auxquels il faut répondre⁶⁴. Durant l'époque moderne, de nombreux États ont parfois préféré

« augmenter leur dette plutôt que de recourir à une dévaluation monétaire qui aurait eu des conséquences néfastes sur les prix internes et le commerce international. Parfois, surtout dans les petits États territoriaux ou villes-états, la dette était utilisée à des fins civiles, comme les grands travaux d'urbanisation ou l'échelonnement du paiement des dettes fiscales des villes périphériques envers le gouvernement central »⁶⁵.

La possibilité de crédit dépend de la confiance des épargnants investisseurs. L'État doit fournir des gages de confiance, la confiance pouvant être liée « à la transparence des procédures, à la certitude de la rémunération et à la libre cession des titres »⁶⁶. De ce point de vue, l'histoire de la dette accompagne l'histoire de la construction d'appareils d'État plus solides, mêlant capacité de prélèvement fiscal, processus de légitimation et imposition d'une doctrine disciplinaire⁶⁷. À destination des pauvres, potentiels révoltés ? Certes. Mais aussi à destination des élites. Une proposition du sociologue Arthur Stinchcombe peut d'ailleurs être assez suggestive à ce propos : « La personne *sur laquelle le pouvoir est exercé* ne compte en général pas autant que *d'autres*

62 ZYSBERG (2002), p. 28-29.

63 TILLY (2000).

64 MOLHO (1994).

65 MENJOT, PIOLA CASELLI (2015).

66 *Id.*

67 SCHIERA (1994).

détenteurs du pouvoir »⁶⁸. Bourdieu note quant à lui que : « Plus le pouvoir accumulé est grand, moins il peut être aisément surveillé par son détenteur, et plus celui-ci devient dépendant de ses dépendants ; et cela du fait même de son monopole »⁶⁹. La cour, avec ses concurrences, ses rivalités, entretenues par le souverain, a pu être un des outils d'une certaine domestication des élites au respect de l'autorité centrale⁷⁰ : ou s'agit-il au moins de soigner les apparences, si importantes à la légitimation des positions de pouvoir⁷¹.

Avec la question de l'impôt change

« la relation sociale entre les souverains et les élites, avec l'aristocratie seigneuriale et guerrière comme avec les oligarchies urbaines. Si elle ressent tout progrès de l'État comme une atteinte à ses libertés, l'aristocratie est notamment la première bénéficiaire des transferts financiers, par dons, gages et salaires que permet l'impôt : celui-ci apparaît ainsi comme un sur-prélèvement, permettant d'extraire un surplus là où le prélèvement seigneurial plafonne, voire diminue. [...] La redistribution devient un enjeu politique crucial : si cette situation génère affrontements et guerres civiles, elle contraint les souverains et les sociétés politiques à un dialogue (fût-il conflictuel) et donne aux États des moyens de contrôle plus ou moins efficaces sur les classes dominantes, quitte éventuellement, comme en France à devoir les exempter du paiement des impôts directs »⁷².

Avant que l'appareil fiscal ne soit incorporé dans l'État, « pour renflouer les finances royales aux prises avec la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et la crise économique de 1693-1694 »⁷³, les fermiers constituent, aux dires de Bourdieu, « une structure financière autonome, mercenaire qui n'est pas encore intégrée dans l'État »⁷⁴.

D'une manière générale, les gouvernements européens ont dû s'appuyer sur une « régulation indirecte par l'intermédiaire de notables locaux »⁷⁵, issus de l'aristocratie et de la bourgeoisie. Selon Norbert Elias, la royauté a pu encourager l'ascension de la bourgeoisie à d'importants postes de l'appareil de domination pour affaiblir socialement la noblesse, ce qui porte même à « la prétention des fonctionnaires, formulée à partir du début du XVII^e siècle, d'être les égaux de la noblesse »⁷⁶. De ce point de vue théorique, le renforcement social de la royauté s'appuie et s'accompagne du renforcement social de certaines élites citadines. Elles servent le prince afin qu'il puisse les servir,

68 Cité dans TILLY (2000).

69 BOURDIEU (2012), p. 222.

70 ELIAS Norbert, *La Société de cour*, Paris : Flammarion, 1985.

71 On peut se rappeler sur l'importance des apparences des propos écrits au XVII^e siècle par un fin connaisseur : GRACIAN Balthasar, *L'homme de cour*, Paris : Lebovici, 1990, p. 78.

72 BEGUIN, GENET (2015).

73 GRENIER Jean-Yves (dir.), *Dictionnaire de la France moderne*, Paris, Hachette, 2003, p. 48.

74 BOURDIEU (2012), p. 229.

75 TILLY (2000).

76 ELIAS Norbert, *La dynamique de l'Occident*, 1939, Paris : Calmann-Lévy, 2014, p. 131.

ce que, dans la construction de l'État français par exemple, le prince ne fait pas de manière très équilibrée. Il n'est pas inutile de rappeler que le terme « bourgeoisie » en lui-même est d'abord une catégorie de droit lié aux « bonnes villes ». Au XVI^e siècle, la monarchie concède des privilèges à celles-ci en contrepartie des prêts qu'elles lui consentent ou « des rentes sur l'Hôtel de ville qu'elles constituent pour les besoins du Trésor royal. Mais au siècle suivant, l'endettement des villes favorise l'ingérence monarchique dans leur gestion et ne laisse pas toujours les cités en mesure de « racheter » les privilèges que le pouvoir se propose de supprimer »⁷⁷.

Notables locaux, créanciers, investisseurs de l'État, ne sont alors pas seulement sujets du souverain, mais investis dans la construction de l'État, et pouvant même chercher à limiter les possibles abus du pouvoir royal à leur encontre, notamment financiers. C'est en partie ce que peut laisser suggérer l'histoire de la révolution anglaise de 1688. Augmentation des impôts, emprunts massifs, l'Angleterre a pu ainsi battre « des pays beaucoup plus puissants sur le plan militaire, en particulier la France »⁷⁸. Un des enjeux de la révolution semble être un certain contrôle du pouvoir royal, notamment sur le plan des finances. Il faut rassurer les prêteurs, leur assurer que « leurs proches détiennent le contrôle du parlement et vont lever les impôts qui seront nécessaires au remboursement de la dette. Ceci permet un accroissement simultané et donc stable de la dette et de la fiscalité. Celles-ci financent la marine qui assure la victoire et la protection du commerce qui fait la richesse »⁷⁹. Un des fruits de la « *Glorious Revolution* » est la création en 1694 de la Banque d'Angleterre, une institution qui va permettre de renforcer l'autorité des créanciers sur l'État. Un auteur de la fin du XVII^e siècle cité par l'historien Steve Pincus fanfaronne à ce propos :

« Quelle meilleure preuve de l'excellence de notre gouvernement national que la banque d'Angleterre. [Comme] le temple de Saturne des Romains, un dépôt chez elle est si sacré que même les étrangers considèrent leurs trésors plus en sécurité ici que chez eux ; et cela ne concerna pas seulement les sujets des princes absolutistes, chez qui le crédit public n'est pas envisageable, mais aussi les habitants de ces Républiques où, jusqu'à présent, de tels établissements étaient considérés comme sûrs »⁸⁰.

Dans la continuité de ces créations, la dette publique est unifiée, un marché de la dette publique est mis en place, facilitant « la circulation et donc la liquidité de cette dette, ce qui accroît sa valeur et réduit donc le coût de l'emprunt »⁸¹, ce qui facilite la capacité d'endettement de l'État. Aux lendemains des guerres napoléoniennes, la dette anglaise dépasse 200 % du produit national brut et

77 GRENIER (2003), p. 39.

78 HAUTCOEUR Pierre-Cyrille, « Conclusion », in BEGUIN (2015), p. 268-280.

79 *Id.*

80 Cité dans PINCUS Steve, « La Révolution anglaise de 1688 : économie politique et transformation radicale », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n°58-1, 2011, p. 7-52.

81 HAUTCOEUR (2015)

va être remboursée en or, « c'est-à-dire dans une monnaie qui ne se déprécie pas, et sans que les prêteurs paient d'impôts élevés sur leurs intérêts »⁸². La question financière implique la constitution d'appareils étatiques fonctionnels, notamment à cause de la gestion du crédit. Peut-être est-ce pour cela qu'avec le développement des bureaucraties centrales, les États s'approprient peu à peu « le recouvrement direct de l'impôt, en commençant à contrôler, à manœuvrer plus activement le levier fiscal »⁸³, et qu'il s'agit d'un « tournant dont l'importance doit être soulignée, non seulement parce que les recettes du Trésor public s'accroissent, mais également parce que les privilèges et exemptions accordés à la noblesse, au clergé et aux élites dominantes en général leur sont peu à peu retirés »⁸⁴, même si, sur le long terme, ce dernier point pourrait sans doute être relativisé.

Au XVIII^e siècle, Voltaire, Turgot, Necker, voudraient que la France imite ce modèle, les désordres des finances royales étant semble-t-il assez caractéristiques de l'Ancien Régime. Il faut cependant attendre 1800, sous le Consulat, pour que soit créée la Banque de France par un groupe de représentants de banques privées, avec les polémiques que cela a pu nourrir par la suite⁸⁵. En Italie, il faudra attendre les lendemains de l'Unification pour que la plus grande banque d'émissions prenne le nom de *Banca Nazionale del Regno d'Italia*. La future *Banca d'Italia* est alors descendante de la *Banca di Genova*, créée en 1845, devenue *Banca Nazionale degli Stati Sardi* en 1849, suite à la fusion avec un institut turinois⁸⁶.

Bien évidemment, tout cela est assez général mais l'idée est d'insister sur une certaine alliance entre élites politiques et élites économiques quand elles ne vont pas jusqu'à se confondre, à l'instar de la Florence de la fin du XIV^e siècle où « l'ancienne noblesse féodale et la nouvelle grande bourgeoisie marchande ne font plus qu'un, dans une élite de l'argent, laquelle s'empare aussi, et logiquement, du pouvoir politique »⁸⁷, ou comme dans le Piémont et la Ligurie du XVIII^e siècle où la noblesse concentrant nombre de richesses s'intéresse de plus en plus à l'économie, où négociants et banquiers s'enrichissent, et où le capital génois concentré dans les mains d'une élite restreinte, est investi, aux côtés du capital hollandais, sur les principales places européennes⁸⁸. La liaison intime entre État « moderne » et capital financier n'est pas sans rappeler le sens même qui a pu être donné au mot « financier » en France dans la première moitié du XVII^e siècle : « un financier est d'abord un technicien au service de l'État. On est financier quand on donne un avis au roi, quand on prend

82 *Id.*

83 MENJOT, PIOLA CASELLI (2015).

84 *Id.*

85 Sur l'histoire des banquiers et de la banque en France au XIX^e siècle, voir : GILLE Bertrand, *La Banque en France au XIX^e siècle : recherches historiques*, Genève : Droz, 1970. ; SZRAMKIEWICZ Romuald, *Les Régents et censeurs de la Banque de France nommés sous le Consulat et l'Empire*, Genève : Droz, 1974 ; ou encore BERGERON Louis, *Les Rothschild et les autres : la gloire des banquiers*, Paris : Perrin, 1990.

86 ZAMAGNI Vera, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia. 1861-1990*, Bologna : Il Mulino, 1993, p. 30.

87 BRAUDEL Fernand, *La dynamique du capitalisme*, Paris : Flammarion, 2014, p. 65.

88 ZAMAGNI (1993), p. 29.

une ferme d'impôt, quand on négocie un traité ou quand on consent un prêt »⁸⁹. Les financiers se doivent de respecter trois règles d'or : secret des affaires, association, emprunt.

« Près du roi en tant que secrétaires, ils savent quelles affaires se font et quels sont les besoins du pays. Aux finances, ils perçoivent les deniers du roi et peuvent en disposer, car il est indéniable qu'ils commettent des malversations. Dans leur esprit, cependant, ce n'est jamais pour desservir l'État mais au contraire pour le servir encore mieux. Il importa, en effet, que le financier paraisse riche pour que ses créanciers lui prêtent encore de l'argent. S'il semble en difficulté, c'en est fait de lui et du souverain : les capitaux le fuient. Il y a donc pour lui un devoir de richesse, qui peut l'entraîner à des actions douteuses, comme il y a un devoir de fidélité à la monarchie »⁹⁰.

Françoise Bayard affirme même que les financiers sont « plus qu'au service de l'État : ils le constituent. Ils ne peuvent vivre sans lui, comme le souverain ne peut vivre sans eux. Mieux-même, ils n'auraient pas d'existence sans l'État. c'est lui – et ses besoins constants – qui ont fait naître un groupe social formé d'hommes que rien ne prédisposait à vivre ensemble. »⁹¹

L'État « moderne » se développe avec des guerres toujours plus coûteuses en hommes et en argent. Dans les longs premiers pas de la formation étatique – Jérôme Baschet évoquerait plutôt l'idée de préhistoire de l'État que celle de sa genèse⁹², la distinction entre « public » et « privé » n'existe pas. La guerre repose sur des réseaux de pouvoir, un système de relations, qui font office de ce que l'on peut désigner aujourd'hui sous le terme d'adjudication. Le souverain peut notamment faire appel à des entrepreneurs de guerre. D'une part, la réussite d'une conquête, d'une entreprise de domination, tient alors d'une question de loyauté et de légitimation du pouvoir souverain : la croissance des moyens de contrôle, l'offre d'avantages aux collaborateurs et la justification symbolique du pouvoir. D'autre part, il faut financer l'entreprise de domination. La construction de l'État s'apparente alors à la construction d'appareils de capitalisation et d'investissement. Le potentiel étatique dépend du crédit, des prêteurs, de leur confiance, et de la capacité à prélever l'impôt, à s'assurer des revenus. Ces prérogatives vont participer à la formation d'États qui se doivent

89 BAYARD (1986).

90 *Id.*

91 *Id.*

92 BASCHET (2006), p. 370.

d'assurer ces fonctions avec une certaine efficacité, qui se bureaucratisent. La course entre puissances, les coûts de la guerre augmentant, accompagnant la croissance des emprunts et des impôts, obligent les structures étatiques à se développer. Si un tel mécanisme est repérable rétrospectivement au Moyen Age, peut-on déjà parler de l'État concernant cette époque ? On se permet de le faire ici, sans trop rentrer dans les problèmes que cela peut poser, car la perspective est celle du temps long, et ce temps long englobe aussi le XVI^e siècle dans lequel le terme même d'État apparaît. Par honnêteté, on notera cependant que pour les siècles précédents, et d'ailleurs sans doute encore pour le XVI^e, il aurait sans doute été prudent de parler de renforcement monarchique. « Essor de l'administration, reprise en main de la monnaie et de la justice, instauration d'un impôt direct régulier (avec toutefois de grandes limites quant à son principe et à son efficacité pratique), idée abstraite du royaume et de l'institution monarchique : tout cela signifie sans aucun doute une montée en puissance des pouvoirs monarchiques »⁹³. Mais si l'État doit s'identifier au monopole de l'usage légitime de la violence physique, comme le prétend Max Weber, et symbolique, insisterait⁹⁴ Pierre Bourdieu⁹⁵, il est notable qu'un tel processus n'est pas donné par avance.

L'histoire de l'État « moderne » implique de nouvelles configurations du pouvoir, le développement de l'administration, de l'appareil de domination, l'affaiblissement des concurrences seigneuriales aux princes, une alliance entre monarchie et grands négociants, qui peut nous amener à formuler une hypothèse assez basique : les développements de l'État « moderne » et du capitalisme, ou du moins de la spéculation marchande – ce qui n'est peut-être pas la même chose, nous y reviendrons - sont intimement liés. La formation étatique, à laquelle la guerre n'est pas étrangère, s'appuierait sur la collaboration d'élites économiques qui, en retour, peuvent chercher à influencer, limiter, voir contrôler, le pouvoir monarchique. Voici qui n'est pas sans rappeler les propos de Steve Pincus à propos de la révolution anglaise : les notables qui s'opposent alors à Jacques II convenaient eux aussi qu'un État capable d'entretenir une armée puissante et une marine de premier ordre dût être centralisé et interventionniste. « Simplement, ils souhaitaient pour y parvenir d'autres moyens, plus efficaces : la participation politique plutôt que l'absolutisme, la tolérance religieuse plutôt que le catholicisme imposé, l'encouragement des manufactures plutôt qu'un empire foncier »⁹⁶.

Cette large hypothèse initiale ne nous semble pas pour le moment résulter d'une grande prise de risque, loin de là même. Au fil des chapitres, les questions qu'elle pose seront vouées à être étayées,

93 *Id.*, p. 369.

94 WEBER Max, *La savant et le politique*, 1919, Paris : Union Générale d'Éditions, 1963.

95 BOURDIEU (2012). On notera tout de même que cette dimension est déjà bien présente chez Weber avec l'idée de légitimité, tout comme elle fait déjà partie dans d'autres mots de la réflexion sur l'État que Karl Marx et Friedrich Engels mènent dans *L'idéologie allemande* : MARX Karl, *Philosophie*, Paris : Gallimard, 2009, p. 287-392.

96 PINCUS (2011).

complexifiées, relativisées. Telle est la problématique : voir dans quelle mesure ceci est défendable, de quels outils, de quelles faveurs, de quels jeux de pouvoir asymétriques, ont pu disposer les capitalistes pour faire profit au nom de l'intérêt public.

Le choix des mots dans une perspective de long terme est particulièrement complexe et il est facilement avouable qu'il pose souvent problème. Ainsi, on serait par exemple tenter d'utiliser plus souvent le terme « bourgeoisie », ce qui rappellerait la vieille problématique marxiste, mais ce terme, qui recouvre déjà tant de réalités diverses pour le XIX^e siècle, est bien vague pour les siècles antérieurs. Alors d'autres choix sont faits : l'utilisation de facilité du terme « notables », par exemple, afin de désigner les possédants qui occupent des positions de pouvoir politique. « Négociants » ou « monde du négoce » sont également des expressions tout aussi larges mais plus prudentes. Le négociant n'est pas le boutiquier, le petit marchand, mais un trafiquant de marchandises ou d'argent de plus grande capacité, comme le sous-entend l'article « Négoce » de L'Encyclopédie écrit par Louis de Jaucourt en 1765⁹⁷. « Capitaliste » peut également apparaître, surtout à partir du cinquième chapitre, dans la continuité du sens qui commence à lui être donné au XVII^e siècle en Hollande, celui que lui donne Jean-Jacques Rousseau en 1759 : « capitaliste » comme détenteur de « fortunes pécuniaires »⁹⁸. Il peut aussi désigner plus exactement celui qui transforme son argent en capital⁹⁹, et le valorise. Il faut répondre à l'invitation d'Edward Palmer Thompson et tenter d'expliquer :

« des phénomènes qui sont toujours en mouvement, qui ont (parfois au même moment) des manifestations contradictoires, dont les données particulières ne peuvent être définies que par rapport à des contextes particuliers, et dont le cadre général d'analyse (c'est-à-dire les questions qui conviennent pour interroger les données) est rarement constant et se transforme en général parallèlement aux soubresauts du mouvement historique. Les questions à poser évoluent en même temps que l'objet de l'enquête »¹⁰⁰.

Là se pose une première difficulté, non moindre : celle du plan à adopter. Découper en étapes des dynamiques qui se jouent parfois en simultanéité, parfois sur du temps long, dans des manifestations contradictoires, parfois à des rythmes différents, pose toujours problème. On divise un mouvement unitaire en parcelles : on voudrait mettre en avant des tensions, des rapports de pouvoir, des relations sociales, des interactions, des conflits, des héritages, des innovations, des

97 *L'Encyclopédie* [En ligne : Enccre], vol. XI, 1765, p. 75.

98 BRAUDEL T.2 (1979), p. 272-275.

99 Nous y reviendrons. Voir la deuxième section du livre 1 de MARX Karl, *Le Capital*, Paris : PUF, 1993, p. 165-198.

100 THOMPSON Edward P., *Misère de la théorie. Contre Althusser et le marxisme anti-humaniste*, 1978, Paris, L'échappée, 2015, p. 93.

reconfigurations, on en appauvrit toujours la réalité, ou on affaiblit certains traits pour en exagérer d'autres. On voulait narrer le bouillonnement d'un fleuve en crue, avec de multiples confluences et diffluences, dans lequel on ne se baigne jamais deux fois, on termine par décrire une étagère. Alors il faut toujours un peu assumer les vices, les questionnements sur les œuvres scientifiques et archivistiques qu'elle contient, les doutes sur son montage, les hésitations sur sa solidité, les imperfections de rabotage, les manques de ponçage, les angles de recherche les moins aboutis qui mériteraient souvent des études plus approfondies. C'est sans doute le propre d'une problématique à la fois aussi large et aussi complexe.

CHAPITRE 1

Ascension du négoce

Parler d'ascension négociante sur les rives de la Méditerranée occidentale, c'est-à-dire de la montée en puissance d'une classe marchande de plus en plus importante politiquement, ne revient nullement à tracer une généalogie du négoce, ou même de la spéculation marchande. Comme pour le thème de l'État « moderne », il s'agit d'un sujet qui a soulevé plusieurs controverses historiques. Les différences d'interprétation sur un tel phénomène sont notables. Faut-il différencier marchés et marché ? Il est possible de se rappeler d'une théorie comme celle de Karl Polanyi, de son substantivisme économique, de sa distinction entre l'existence des marchés et la société de marché comme construction sociale¹⁰¹, mais également de la violente critique qui lui est adressée par Fernand Braudel soulignant le caractère, selon lui, non fondé d'une distinction entre *trade* et *market*¹⁰². Pour ce dernier, l'existence d'un marché auto-régulateur est une pure création de l'esprit¹⁰³. Un autre historien, Paolo Prodi, parle quant à lui d'un marché libre qui apparaît en Europe occidentale dès les XII^e-XIII^e siècles¹⁰⁴. Faut-il assimiler spéculation usurière et capitalisme comme le fait Jacques Heers¹⁰⁵ ? Cela ne dépend-t-il pas de la définition même que l'on donne à la notion de capitalisme ? Comme pour le concept de « féodalisme »¹⁰⁶, le concept de « capitalisme » a donné lieu à des interprétations particulièrement divergentes. Voici autant de questions qui n'ont pas fini semble-t-il de défrayer la chronique historiographique, et encore plus celle de la théorie critique. Bottant en touche pour le moment sur ce thème, nous reviendrons sur les deux dernières questions, à propos du capitalisme, dans le cinquième chapitre de cette partie.

Pour le moment, il va s'agir, sans ambition d'exhaustivité, de poser la question de l'importance progressive que peut prendre le monde du négoce maritime dans le champ politique et comment peut s'illustrer cette expression politique au fil des siècles. Nous n'avons pas l'ambition de

101 POLANYI Karl, *La grande transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps*, 1944, Paris : Gallimard, 1983.

102 BRAUDEL, T. 2. (1979), p. 260-261.

103 *Id.*

104 PRODI Paolo, *Settimo non rubare. Furto e mercato nella storia dell'Occidente*, Bologna : Il Mulino, 2009.

105 HEERS Jacques, *La naissance du capitalisme au Moyen Age*, Paris : Perrin, 2012.

106 Voir par exemple GUERREAU (1980).

rechercher les origines du négoce maritime en Europe. Les Étrusques faisaient déjà du commerce¹⁰⁷, tout comme, bien plus tard, au IX^e siècle, des seigneurs négociants comme Ottar, venant des fjords norvégiens, vendaient des fourrures¹⁰⁸, produit de consommation réservé à une infime minorité de puissants. On pouvait même déjà trouver une apologie, bien avant le libéralisme, de ce que Montesquieu qualifie de « doux commerce », et presque même archaïquement de la « main invisible » de Smith, sous la plume d'Hugues de Saint-Victor, mort en 1141, dans le *Didascalicon* :

« La navigation contient tout négoce consistant à acheter, vendre, échanger des marchandises locales ou étrangères. [...] Elle pénètre les secrets du monde, aborde des rivages jamais vus, parcourt des déserts horribles, et pratique le commerce de l'humanité avec des nations barbares et dans les langues inconnues. Cette pratique réconcilie les peuples, apaise les guerres, affermit la paix et fait servir les biens privés à l'utilité commune de tous »¹⁰⁹.

Le XII^e siècle est déjà un siècle de croissance des échanges commerciaux. Pour la longue période d'essor qui va suivre, certains historiens parlent même de « révolution commerciale » : « Cette révolution fut lente, progressive, n'investit pas tous les pays d'Europe ; elle se caractérise par de nombreuses innovations dans la technique des affaires ; elle crée un vaste réseau d'échanges qui s'étend au XIII^e siècle sur la plus grande partie de l'Europe »¹¹⁰. Qu'on l'appelle « révolution » ou non, il y a eu un long développement du négoce sur les rives de la Méditerranée occidentale. Ce développement est notable sur la longue durée par l'introduction de plusieurs termes liés au champ lexical du négoce jusqu'à l'apparition au XVIII^e siècle du mot « économie » dans un sens qui nous est familier. Mais dans quelle mesure, cette ascension a-t-elle été accompagnée par l'État ? Et comment la présence du négoce maritime a-t-elle pu s'articuler avec le reste du territoire ? Nous allons tenter de nous poser ces questions à deux échelles différentes et dans deux contextes : en ce qui concerne le cas du négoce livournais, puis à partir d'un phénomène politique d'« autonomisation » portuaire sur les rives de Provence à la fin du XVII^e siècle.

107 BRIQUEL Dominique, *Les Étrusques*, Paris : Presses Universitaires de France, 2005.

108 BROSWIMMER Franz, *Une brève histoire de l'extinction en masse des espèces*, Marseille : Agone, 2010, p. 131.

109 Cité dans MANDOSIO Jean-Marc, *Après l'effondrement. Notes sur l'utopie néotechnologique*, Paris : Encyclopédie des nuisances, 2000. p. 207.

110 BALARD Miche, GENET Jean-Philippe, ROUCHE Michel, *Le Moyen Age en Occident*, Paris : Hachette, 2008, p. 148

1.1. Quelques expressions sémantiques d'une ascension

Gérard Delille, dans l'objectif de sortir d'un certain ethnocentrisme, note :

« Pour certains historiens, l'Europe et en particulier les cités-Etats italiennes du bas Moyen Age, auraient « inventé » les sociétés financières et commerciales modernes et conquis ainsi une domination économique absolue. Cette explication n'est que partiellement recevable car elle s'en tient à des facteurs d'ordre strictement économique, sans tenir compte des contextes sociaux, culturels et religieux. À regarder les choses de plus près, la situation n'apparaît pas aussi simple : de nombreuses techniques « inventées » par l'Europe étaient depuis longtemps en usage dans le monde islamique et ont été purement et simplement « copiées » par les Européens qui en reprirent souvent les noms (chèque, endossement bancaire, douane, magasin, tarif, gabelle ...) »¹¹¹.

Il rappelle que les Européens ont d'abord imité ces techniques financières, tout en se montrant parfois incrédules à leur égard comme lorsque la description de la monnaie-papier utilisée dans l'empire de Kubilaï Khan par Marco Polo fut jugée mensongère. Il explique aussi :

« Le *Qirād* (la commande) était largement pratiqué dans le monde musulman et associait capital et travail : un marchand « capitaliste » confiait des denrées ou une somme d'argent à des marchands qui les transportaient dans d'autres régions et pays pour les vendre et acheter d'autres produits destinés à être écoulés, au retour, dans la ville d'origine. Le commerce, comme le suggérait déjà Ibn Khaldūn, transforme les marchandises dans le temps et l'espace (*Al-Muqaddima*) »¹¹².

La spéculation marchande n'apparaît donc pas comme une invention européenne. Dans l'Europe chrétienne, elle a entraîné de nombreux débats théologiques « sur la distinction entre *pecunia* (stérile et donc condamnable) et *capitale* (productif et donc acceptable), sur le *lucrum cessans* (le manque de gain), sur le « juste prix », sur le bien commun et, plus en général, sur les transactions économiques et leurs implications morales »¹¹³. Entre le XII^e et le XV^e siècle, tout cela a contribué « à construire un cadre éthique et normatif précis »¹¹⁴ dans lequel ont été redéfinis des concepts tels que ceux de propriété, de richesse, de pauvreté, de capital, et la pratique marchande tolérée par les autorités chrétiennes.

111 DELILLE Gérard, *L'économie de Dieu. Famille et marché entre christianisme, hébraïsme et islam*, Paris : Les belles lettres, 2015, p. 151.

112 *Id.*, p. 152.

113 *Id.*, p. 158.

114 *Id.*, p. 159.

Les transformations du cadre éthique et normatif dont parle Delille comporte également la justification progressive de l'usure, particulièrement entre le XIII^e et le XV^e siècle semble-t-il. La figure de l'usurier, ce « voleur de temps », d'abord particulièrement controversée, ou plutôt officiellement controversée, dans la culture chrétienne¹¹⁵, va progressivement être acceptée. L'usure, comme le fait remarquer Jacques Le Goff, par ailleurs bien plus « polanyien » que Delille semble-t-il, peut être justifiée par les théologiens si l'usurier fait aussi œuvre de charité, mais également pour le risque qu'il prend, un risque qui légitimerait le profit. Le terme risque, *resicum*, apparaît chez les notaires et les marchands méditerranéens entre fin XII^e et début XIII^e. Il entre dans la réflexion des théologiens scolastiques par l'intermédiaire du dominicain catalan Raymond de Penafort qui l'utilise à propos du *foenus nauticum*, le « prêt maritime » :

« Les hommes du Moyen Age eurent pendant longtemps une peur particulière de la mer, et si l'itinérance sur les routes était menacée par les seigneurs affamés de droits sur la circulation, ou plus encore par les bandits, notamment dans la traversée des forêts, le grand lieu du péril que peintures et ex-voto illustrent, c'est la mer. Quand elle ne menaçait pas la vie du marchand, elle menaçait la livraison à bon port de ses marchandises, et la fréquence des naufrages plus encore que des pirates justifiait la levée en compensation du risque d'un intérêt, d'une usure »¹¹⁶.

Cette progressive ouverture sur la mer est notable notamment dans l'histoire des techniques de navigation : aucune supériorité là non plus du monde chrétien sur le monde arabo-musulman. La voile mobile triangulaire vient des Arabes et « permettait contrairement à la voile carrée de l'Antiquité, de naviguer contre le vent et ils s'étaient ainsi assurés, pendant une longue période, la domination des mers »¹¹⁷. À partir de cette voile, l'innovation européenne a été la mise au point

« d'un système complexe de voiles « latines » triangulaires attachées à de longs mâts, qui pouvaient *serrer* le vent et permirent aux caravelles, avec l'aide de la boussole, elle aussi empruntée aux Arabes et perfectionnée par les Européens, de se lancer dans l'exploration du monde ; les quais portuaires avec leurs magasins et dépôts douaniers (*funduq* ; *fondaco* en italien) dans lesquels se déversaient des denrées de toute espèce furent réorganisés sur la base d'un schéma qui permettait de distinguer les diverses marchandises, favorisant ainsi le transport de produits volumineux et moins coûteux »¹¹⁸.

115 LE GOFF Jacques, *La bourse et la vie. Économie et religion au Moyen Age*, Paris : Hachette, 1986.

116 LE GOFF (2010), p. 114-115.

117 DELILLE (2015), p. 153.

118 *Id.*

En plus du risque des mers, impliquant sa transgression technique et la légitimation qu'il a pu offrir à l'intérêt sur investissement, d'autres justifications à un tel intérêt ont été émises, comme « le renoncement à tirer directement bénéfice de l'argent prêté pendant la durée du prêt (*lucrum cessans*) [ou encore] la récompense du travail dont cet argent était la conséquence (*stipendium laboris*)»¹¹⁹.

Il y a donc un cadre normatif qui se transforme au fil des siècles. Cela va jusque pour l'histoire du concept même d'économie, du grec *οἰκονομία*, dans laquelle la théologie chrétienne joue également un rôle. Le terme *oikonomia* disparaît semble-t-il du langage théologique de l'Occident latin au cours du Moyen Age, mais « les humanistes et les érudits du XVII^e siècle n'ignorent pas la signification théologique du terme grec, qui est défini d'une façon suffisamment claire dans les dictionnaires d'Henri Estienne et de Suicerius (1682, en particulier au sens d' « incarnation du verbe de Dieu ») et dans les traités théologiques comme le *De theologicis dogmatibus* de Denis Petau (1644-1650) »¹²⁰. Bien sûr, l'économie des « modernes » n'est pas une simple dérivation de l'économie aristotélicienne, « ni des traités médiévaux d'*Oeconomica* qui remontent à cette dernière, ni encore moins de la tradition moralisante propre à des ouvrages comme l'*Oeconomia christiana* de Menius (Wittenberg, 1529) ou de Battus (Anvers, 1558), qui ont pour objet la conduite de la famille chrétienne »¹²¹, mais il n'est pas inutile de questionner des connexions plus ou moins souterraines. L'*oeconomia* au XVIII^e siècle prend une signification qui nous est plus familière. Mais le concept d' « économie de la nature », particulièrement important chez les physiocrates, et dans la construction de la pensée d'Adam Smith¹²², est marqué par l'influence du modèle de l'ordre providentiel, ce qui pousse même le philosophe Giorgio Agamben à présenter a posteriori l'économie politique comme une « rationalisation sociale de l'*oikonomia* providentielle »¹²³. On notera tout de même que l'économie politique est un terme qui apparaît déjà au début du XVII^e siècle, comme extension de l'*œconomia*, l'administration de la maisonnée, à la maison du roi, sous la plume d'Antoyne de Monchrétien dans son *Traité d'œconomie politique* adressé au monarque pour l'aider à la gestion du royaume :

« l'un des plus grands et plus importants ordres de vostre Estat : l'entretien de vostre maison et de ses officiers, la source de vos liberalitez et les justes loyers, que vostre Majesté doit distribuer à ceux qui les méritent, le payement de vostre gendarmerie pour le salut et pour la conservation de vos subjects, non pour leur ruine »¹²⁴.

119 LE GOFF (2010), p. 115.

120 AGAMBEN Giorgio, *Homo Sacer. L'intégrale 1997-2015*, Paris : Seuil, 2016, p. 665.

121 *Id.*, p. 666.

122 Voir MAROUBY Christian, *L'économie de la nature. Essai sur Adam Smith et l'anthropologie de la croissance*, Paris : Seuil, 2004.

123 AGAMBEN (2016), p. 417.

124 MONTCHRETIEN (1615), p. 356.

D'une manière générale, le rôle des théologues chrétiens n'est pas moindre dans la discussion de certaines notions qui feront ensuite partie du lexique de l'économie moderne, et ceci s'accompagne de l'acceptation, de la légitimation officielle, de certaines pratiques, notamment spéculatives. Dire cela dépend d'une vue rétrospective, et cela ne doit pas nous amener à commettre l'anachronisme d'aller prêter une pensée économique, dans le sens actuel du terme, à des théologiens scolastiques ou aux ordres mendiants¹²⁵. Il est cependant important de noter que l'importance croissante des échanges marchands s'accompagne progressivement, surtout chez les classes dominantes, de l'affirmation de nouveaux cadres normatifs légitimés par les autorités chrétiennes.

Si l'on devrait plutôt parler de monnaies que d'argent, tel que nous l'entendons aujourd'hui, pour ces époques, car l'argent sous l'Ancien Régime n'a pas encore tout à fait son caractère d'équivalent général¹²⁶, il est tout de même intéressant de noter que la distinction sociale entre *dives* et *pauper*, riches et pauvres, s'impose progressivement entre le début du XIII^e et la fin du XV^e, alors que la distinction sociale jusque là prédominante était plutôt celle entre *potentes* et *humiles*, puissants et faibles¹²⁷. Cela peut s'entendre rétrospectivement comme l'annonce d'une progressive reconfiguration des pouvoirs. Des siècles plus tard, en 1766, l'abbé Richard écrit à propos de Milan : « Les gros négocians, qui tiennent le premier rang entre les commerçans et forment dans la société un ordre mitoyen entre la noblesse et le peuple, que l'on peut appeler la bonne bourgeoisie, ou, suivant l'usage en Italie, les citadins »¹²⁸. Il est à noter qu'il rajoute dans cette « bonne bourgeoisie », parce qu'issus du même rang, les médecins, les chirurgiens, les apothicaires, les avocats, les notaires et autres gens de loi¹²⁹.

Cette reconfiguration des pouvoirs n'est pas sans lien avec le développement monarchique, avec la lente construction d'appareils étatiques et le fait que les princes, tout comme ils ont besoin de gens de loi à leur côté, ont besoin de financiers. Il faut être plus riche que son voisin, entre autres pour des raisons militaires. Le commerce apporte des richesses, notamment grâce aux impôts indirects, et il faut donc protéger et développer le commerce. C'est une logique qui va être souvent englobée sous la notion de « mercantilisme ». Ce mot est forgé après-coup, par Gustav Von Schmoller en 1884 à partir de l'expression « système mercantiliste » évoquée en 1763 par le marquis de Mirabeau dans *Philosophie rurale*, puis, entre autres, par Adam Smith, en 1776, dans ses *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, sous la dénomination de

125 LE GOFF (2010).

126 GRENIER (1996), chapitre VI.

127 LE GOFF (2010), p. 11.

128 Cité dans CAPRA Carlo, « Nobiltà / Borghesia », in BANTI A.M., CHIAVISTELLI A., MANNORI L., MERIGGI M., *Atlante culturale del Risorgimento. Lessico del linguaggio politico dal Settecento all'Unità*, Roma-Bari : Laterza, 2011, p. 134-148.

129 *Id.*

« *mercantil system* ». Ce système est à rapprocher du « système des commerçants » dénoncé par François Quesnay en 1757¹³⁰. Avec ces formulations, il s'agissait de critiquer certaines politiques qu'ont pu appliquer les souverains, courant généralement derrière leur déficit, à l'égard d'une classe négociante et en échange de son soutien. En vue de dégager un excédent de la balance commerciale, les souverains ont pu avoir tendance à favoriser le développement d'entreprises marchandes dans leur royaume en offrant à des négociants privilèges et monopoles, et en assurant militairement leur protection. L'objectif est d'obtenir des avantages à l'extérieur, de limiter une importation excessive qui ne pourrait se traduire que par une consommation excédentaire et une destruction par l'usage et, au contraire, favoriser l'accumulation de métaux précieux. Le Pottier de La Hestroy écrit en 1704, « si l'échange se fait en argent qui ne se détruit point par l'usage, l'argent doit rester dans le royaume et, s'augmentant tous les jours de plus en plus, doit rendre l'Etat riche et puissant »¹³¹. C'est semble-t-il de telles politiques qui vont donner progressivement à l'argent le caractère d'équivalent général, c'est-à-dire le caractère de marchandise en tant que telle. C'est du moins ce que suggère la lecture d'un extrait de *Inquiry into the Principles of Political Economy*, écrit en 1767 par James Denham Steuart : « Dès que les *métaux précieux* deviennent *objets de commerce*, équivalent universel de n'importe quelle chose, ils deviennent également la mesure de la puissance entre les nations. D'où le système mercantiliste »¹³². Par ailleurs, dans l'objectif d'accumulation, les penseurs dits, a posteriori, mercantilistes se sont aussi intéressés à la question du travail et du coût de la main d'œuvre. Selon l'historien Jean-Yves Grenier : « Persuadés de la fainéantise naturelle des travailleurs, ils veulent des salaires bas (et donc un bas prix du blé) pour les contraindre à travailler. L'objectif essentiel de ces mesures est de faire rentrer de l'or et de l'argent, indispensables au financement des guerres et des dépenses de l'État et dont la circulation favorise l'activité économique »¹³³. De telles évolutions ne semblent pas étrangères à la progressive domination de la valeur d'échange et du travail abstrait. Il faut cependant éviter de tomber dans la téléologie et plutôt tenter d'imaginer une logique de l'évolution « dont les conclusions *ne sont pas* contenues dans ses prémisses »¹³⁴. Ce que nous pourrions voir rétrospectivement comme une politique de croissance industrielle a pu avoir à l'époque d'autres motivations, comme le rappelle Fernand Braudel. Un édit de Henri IV, a pu par exemple proposer le développement des manufactures « pour estre le seul moyen de ne point transporter hors du royaume l'or et l'argent pour enrichir nos voisins »¹³⁵. Nous reviendrons au cinquième chapitre sur ces éléments et la complexité des questions qui s'en

130 SPECTOR Céline, « Le concept de mercantilisme », *Revue de métaphysique et de morale*, 2003/3 (n°39), p. 289-309.

131 Cité dans BRAUDEL T.2 (1979), p. 655

132 Cité dans MARX Karl, *Manuscrits de 1857-1858 dits « Grundrisse »*, Paris : Les éditions sociales, 2011, p. 188.

133 GRENIER (2003), p. 193.

134 THOMPSON (1978), p. 135.

135 Cité dans BRAUDEL, T.2 (1979), p. 655.

dégagent. En attendant, il est possible d’aller voir pour un contexte comme celui du Grand-Duché de Toscane comment, en effet, une puissance politique a pu encourager le développement du négoce maritime, et si la chute des Médicis, ayant créé le port cosmopolite de Livourne, a entraîné des transformations à ce sujet.

1.2. Le Grand-Duché de Toscane et le port-entrepôt de Livourne

Livourne, petit bourg dénommé Porto Pisano jusqu’à la fin du XIV^e siècle, est d’abord le débouché maritime de Pise. Pas de glorieux passé citadin, d’histoire autonome à mettre en avant, ce qui va permettre aux Médicis de la refonder en cité nouvelle¹³⁶. Voilà ce qu’en dit l’historien Samuel Fettah :

« Les premiers jalons sont posés après 1421, date à laquelle Livourne devient propriété de la république florentine. Dès lors, sa transformation et sa croissance sont étroitement liées à l’ascension politique de la famille des Médicis et à la construction de l’État régional toscan. Il n’est donc pas étonnant de constater que la fondation de Livourne et la transformation de la Toscane en grand-duché interviennent dans la même période : en 1569, les Médicis obtiennent du pape Pie V le titre grand-ducal et quelques années plus tard, en 1575, le grand-duc François Ier confie à l’architecte Bernardo Buontalenti la mise au point d’un projet de ville nouvelle sur l’emplacement de l’ancien bourg fortifié »¹³⁷.

Livourne devient dès le milieu du XVII^e siècle la seconde ville de l’État régional de Toscane, et son principal port est vite disposé à une dimension internationale. Il devient en quelques décennies un des principaux ports de la Méditerranée, notamment en tant que port-entrepôt servant à la réexpédition des marchandises¹³⁸, fonction principale qui est la sienne au moins jusqu’à la fin des années 1830¹³⁹. De 20 000 habitants, à la fin du XVII^e, la ville en compte quelques 50 000 un siècle

136 FETTAH Samuel, « Livourne : cité du Prince, cité marchande (XVI^e – XIX^e siècle) », in BOUTIER J., LANDI S., ROUCHON O., *Florence et la Toscane, XIV^e – XIX^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 179 – 195.

137 *Id.*

138 ADDOBATI Andrea, « L’espace de la guerre et du commerce : réflexions sur le *Port of Trade* polanyien à partir du cas de Livourne », *Cahiers de la Méditerranée*, 85, 2012, p. 233-250.

139 MARZAGALLI Silvia, « Borghesia italiana e tedesca a confronto : i negozianti di Amburgo e Livorno agli inizi del XIX secolo », in MERIGGI Marco, SCHIERA Pierangelo (dir.), *Dalla città alla nazione. Borghesie ottocentesche in Italia e in Germania*, Annali dell’Istituto storico italo-germanico 36, Bologna : Il Mulino, 1993, p. 65-

plus tard¹⁴⁰. Les Médicis encouragent son essor commercial, notamment en déclarant Livourne port-franc en 1675. Le port de Livourne est alors un enjeu tout particulier. Il est cette interface mer/terre qui facilite l'accumulation d'argent, par le biais, entre autres, du petit et grand cabotage, tout en devant servir à l'affirmation autoritaire du prince. Il est cet endroit où l'on va laisser s'enrichir, se développer, un monde du négoce qui peut échapper à l'État, car ouvert sur le monde, grâce aux aménagements impulsés par l'État, tout en lui demandant, comme s'il s'agissait d'une condition de respect réciproque, d'un échange de bons procédés, de participer à l'accroissement de la puissance du prince : « Aux yeux des princes, croissance des trafics portuaires et progrès de l'État princier sont liés »¹⁴¹.

En Toscane, les marchands autochtones sont tournés sur l'arrière-pays et, pour faire de Livourne une plate-forme d'accumulation de richesses, le prince mise sur la venue de négociants étrangers, leur offrant privilèges fiscaux et garanties religieuses. Des historiens ont même pu parler de « mercantilisme philosémite » concernant le XVI^e siècle. L'invitation des négociants juifs a d'ailleurs pu être le fruit de concurrences entre ports francs¹⁴². Mais ce ne sont pas que les Juifs qui sont concernés par l'invitation des Médicis à Livourne. Le grand-duc Ferdinand I^{er} incite dès la fin du XVI^e siècle, par un édit du 10 juin 1593, les marchands et marins, en particulier des Grecs et Levantins non-catholiques, à venir s'installer dans la ville nouvelle contre un exemption de la gabelle¹⁴³. Et ce serait encore sans compter sur les Hollandais, les Anglais, les Arméniens, les Portugais, les Suisses, les Français, ou encore ceux venant des contrées plus voisines. « Dans la Toscane des Médicis, Livourne apparaissait comme la ville des étrangers par excellence »¹⁴⁴. Même si de nombreux négociants étrangers n'ont pas le droit de bourgeoisie, le droit de propriété immobilière, privilège requis pour appartenir à l'élite politique locale, d'autres accèdent aux charges municipales lucratives, exclusivement les catholiques qui peuvent devenir gonfaloniers, *citadini*, estimateurs, peseurs publics¹⁴⁵. D'une manière générale, négociants catholiques et non-catholiques peuvent s'enrichir dans cette ville des « nations » par la voie officielle, tout comme par voie de contrebande, notamment avec l'arrière-pays. Si le négoce vénitien et génois a perdu de son prestige entre XVI^e et XVIII^e siècle, alors même que la flotte anglaise connaît une vive expansion, Livourne elle, ne connaît pas la perte de vitesse de ces deux consœurs et concurrentes italiennes :

140 CAPRA Carlo, *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine della Controriforma e Napoleone*, Roma, Carocci Editore, 2014, p. 52.

141 FETTAH (2004).

142 CALAFAT Guillaume, « L'indice de la franchise : politique économique, concurrence des ports francs et condition des Juifs en Méditerranée à l'époque moderne », *Revue historique*, n°686, 2, 2018, p. 275-320.

143 CALAFAT Guillaume, « Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84, 2012.

144 *Id.*

145 *Id.*

son port, bien placé sur la route du Levant, accueille de nombreux navires de passage, notamment français, anglais, hollandais¹⁴⁶. C'est une plate-forme internationale. Au XVIII^e siècle, les Hollandais, par exemple, afin de récupérer les piastres et sequins utiles à leur commerce au Levant, y portent « des marchandises de l'Inde, de la Chine, de Russie, de Silésie indifféremment, ou du café de la Martinique et des draps du Languedoc qu'ils chargent à Marseille »¹⁴⁷. Pour le négoce de Marseille lui-même, Livourne est un des principaux relais italiens : « aussi bien vers le Levant qu'au retour »¹⁴⁸.

Entre Livourne, ville-port cosmopolite, et l'arrière-pays toscan, les relations sont loin d'être toujours évidentes. Les négociants qui s'enrichissent grâce au port sont pour la plupart liés à des groupes transnationaux. Il y a semble-t-il une forte altérité entre le *porto franco* et le *territorio riunito*¹⁴⁹. Et cela peut même regarder les terres intérieures toutes proches de Livourne, comme la campagne de Pise qui n'a pas l'air de vraiment profiter des richesses drainées par le port. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, il est envisagé d'assécher les marais, de les transformer en zone cultivable, de construire des canaux qui iraient jusqu'au port. Si des questions se posent au niveau des avantages et défauts d'un tel projet vis-à-vis du port, débouchés agricoles, risques de comblement de l'embouchure, un autre problème se pose de toute façon. Les pêcheurs de ces contrées, « *genti poverè* », qui vivent de la pêche à l'anguille ne verraient pas, selon un ingénieur qui écrit à ce propos au grand-duc, l'avantage de se convertir en cultivateurs : « *vogliono pescare e non coltivare ; et io ho sentito da paesani, che se bene vi fossero cento paia di forche ad ongi modo vogliono romperè gl'Argini e piuttosto morire di forza che di fame, perciò che togliendoli il modo di pescare, non possono vivere* »¹⁵⁰.

Suite à l'arrivée au pouvoir des Lorraine, en 1737, la préoccupation étatique d'établir une politique territoriale qui serait cohérente et introduirait plus de complémentarité entre hinterland et zone portuaire se fait ressentir. Dans le même sens, « déplorer l'altérité du port et de la société livournaise devient sous les premiers Lorraine un thème récurrent de la littérature réformatrice et gouvernementale »¹⁵¹. Livourne continue d'être considérée comme utile économiquement, mais pas à l'ensemble du Grand-Duché. « La posture critique du nouveau pouvoir a pour principale

146 CAPRA (2014).

147 BRAUDEL, T.2 (1979), p. 151.

148 CARRIERE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille : Institut historique de Provence, 1973, p. 546.

149 FETTAH Samuel, « Nommer et diviser la ville portuaire : le lexique politico-administratif toscan et Livourne (XVIII^e-XIX^e siècles) », in TOPALOV Christian (dir.), *Les division de la ville* [En ligne], Paris : Maison des sciences de l'homme, 2002.

150 Archivio di Stato di Firenze, Miscellanea 515, *Discorso d'ingegnere al Grand Duca concernendo la Campagna di Pisa e il Porto di Livorno*, 1671. Trad. : « Ils veulent pêcher, et non cultiver ; et j'ai moi-même entendu dire par des villageois que même s'il y avait cent paires de fourches, ils ne veulent pas briser les berges du marais, et préfèrent mourir pendus que de faim, puisqu'en leur enlevant le moyen de pêcher, ils peuvent plus vivre. » :

151 FETTAH (2004).

caractéristique d’être tout à la fois une critique de Livourne et de ses négociants, c’est à dire qu’elle s’inscrit dans une évaluation globale de la ville, tant il est vrai que les contemporains ont du mal à distinguer identité de Livourne et milieu négociant »¹⁵². Les bénéfices du port ne semblent pas profiter suffisamment à l’ensemble du territoire étatique dans lequel il s’inscrit. Les inégalités de croissance démographique et d’urbanisation pourraient être une manière d’illustrer cette redistribution sélective. Florence, Pistoia, Sienne, Arezzo et Prato se peuplent plus lentement que Livourne et Pise, tandis que s’est affirmé, « à plus petite échelle, un véritable corridor urbain entre Livourne et Florence qui contraste avec l’urbanisation très clairsemée du reste de la Toscane »¹⁵³. Les négociants, majoritairement étrangers, sont critiqués. Leur manque de sens civique leur est reproché : ils feraient passer leurs intérêts avant ceux de la Toscane. Vingt ans après l’arrivée au pouvoir des Lorraine, il est possible de lire sous la plume de l’économiste Gian Rinaldo Carli, proche du conseiller du prince Pierre Léopold Francesco Maria Gianni, dans son *Saggio economico e politico sulla Toscana* :

« Riante cité qui a un port grand et sûr ... devenu l’emporium de marchandises venues du Levant et du Ponant ainsi que l’escale la plus pratique des navires de toutes les puissances qui commercent sur la mer, de là au détroit de Gibraltar [mais] parmi le nombre très important des familles riches et commerçantes de Livourne, seules deux ou trois sont toscanes. [...] En parcourant Volterra, Arezzo, Cortone et Sienne on voit, proportionnellement à la distance (qui n’est pourtant pas grande) de ce port croître la misère et la pauvreté [...]. À vrai dire Livourne (ce qui semble un paradoxe), en rien ou peu contribue à l’utilité de la Toscane »¹⁵⁴.

Toutes ces critiques sont-elle dues à un nouveau régime qui serait particulièrement moins ouvert aux négociants ou s’inscrivent-elles dans un courant plus large ? Est-ce un hasard si cette critique de l’altérité du négoce maritime livournais se fait ressentir alors même que l’approche physiocratique est en progrès ? Cela ne nous semble pas être le cas. Si, selon Samuel Fettaï, cela s’accompagne semble-t-il d’une « critique croissante de l’orientation mercantiliste des Médicis »¹⁵⁵, le même historien nous indique par ailleurs que la fin de la période médicéenne avait elle-même été « marquée par les progrès des relations entre économie livournaise et économie du grand-duché »¹⁵⁶. De plus, chacune des différentes manières de penser les articulations territoriales,

152 FETTAÏ Samuel, « Le Prince contre le négociant ? Le négoce livournais vu par le pouvoir toscan du XVIII^e siècle », in BURKARDT A., BERTRAND G., KRMENACKER Y. (dir.), *Commerce, voyage et expérience religieuse : XVI^e-XVIII^e siècles*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 463-473.

153 ZELLER Olivier, *La ville moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris : Seuil, 2012, p. 68.

154 Cité dans FETTAÏ (2007).

155 FETTAÏ (2004).

156 *Id.*

l'utilité de telle ou telle infrastructure, les conséquences d'un projet ou d'un autre, n'est pas cloisonnée dans son contexte politico-géographique. On observe ce que fait le voisin, on le décrit, on s'en inspire. Comme lorsque l'ingénieur, écrivant le siècle précédent au grand-duc, en 1671, mentionnait à propos de l'assèchement des marais et de la jonction possible entre canal et embouchure portuaire, les expériences menées dans le port d'Ostie, embouchure du Tibre, ou celles dirigées par le mathématicien Don Benedetto Castelli sur le territoire de Ferrare avec les eaux du Pò. Les politiques territoriales de l'État pontifical étaient alors une source d'inspiration pour cet ingénieur toscan¹⁵⁷.

Pour revenir au XVIII^e siècle, il est assez intéressant de voir qu'on trouve en Toscane cette forme d'élévation contre le négociant cosmopolite de Livourne, avant que le physiocrate français François Quesnay écrive : « Les grandes navigations commerçantes qui enrichissent les commerçants participent aux richesses des nations, mais les nations ne participent pas aux richesses des commerçants. Le négociant est étranger dans sa patrie, il exerce son commerce avec ses concitoyens comme avec des étrangers »¹⁵⁸. On trouve même semble-t-il, avant le changement de dynastie de 1737, cette tentative dont il était question plus tôt : celle d'articuler plus avantageusement économie livournaise et économie toscane. Cette longue recherche politique de l'équilibre territorial n'est d'ailleurs pas sans rappeler avant l'heure l'intérêt « national », « d'abord constitué par l'intérêt de l'État »¹⁵⁹, territorial ajouterons-nous, censé être poursuivi par la politique physiocratique. Alors que la « secte des économistes » répand ses écrits, dans un contexte d'importante circulation des littératures économiques entre les divers pays d'Europe occidentale¹⁶⁰, que l'économiste napolitain Antonio Genovesi ne va pas tarder à définir le négociant maritime comme libre par nature¹⁶¹, le régime des Lorraine est déjà semble-t-il en train de suivre la voie d'une participation du négoce aux articulations de l'État territorial :

« en matière d'économie urbaine, plus que l'accumulation de richesses, c'est désormais l'apport des villes au développement de tout le pays que les réformateurs toscans mettent en avant. L'adéquation entre la cité et le reste du territoire devient ainsi une préoccupation majeure. De fait, les Lorraine ne

157 A.S.F., Miscellanea 515, Discorso d'ingegnere al Grand Duca concernendo la Campagna di Pisa e il Porto di Livorno, 1671.

158 QUESNAY François, « Du commerce », in *Œuvres économiques et philosophiques de F. Quesnay*, Paris : Jules Peelman, 1888, p. 461.

159 LARRERE Catherine, « L'analyse physiocratique des rapports entre la ville et la campagne », *Etudes rurales*, 49-50, 1973, p. 42-68.

160 Voir par exemple : REINERT Sophus A., « Emulazione e traduzione : la genealogia occulta della Storia del Commercio », in JOSSA Bruno, PATALANO Rosario, ZAGARI Eugenio, *Genovesi economista*, Napoli : Arte tipografica editrice, 2007, p. 155-192.

161 GENOVESI Antonio, *Lezioni di commercio o sia d'economia civile*, Parte Prima, Bassano, 1769, p. 239.

veulent plus se contenter de faciliter la présence des négociants dans le port de Livourne. Ils tentent d'intégrer l'économie livournaise dans leur politique de mise en valeur du territoire toscan »¹⁶².

Plus ou moins dans la même période, en 1757, à la suite de Montesquieu, l'économiste Antonio Genovesi pense que la liberté de commerce ne peut être identifiée avec la seule liberté des négociants, qu'il faut un gouvernement pour réglementer l'économie. Cette ingérence étatique permettrait selon lui de consentir à une liberté de commerce accessible à tous les citoyens, sans privilèges à l'avantage de quelques uns et en dépit des autres¹⁶³. Pour s'inspirer des mots de Quesnay, comment faire pour que les commerçants cessent de former « cette sorte de république où ils ne reconnaissent chez eux d'autres nations qu'eux-mêmes »¹⁶⁴ ? Selon l'historien Daniel Roche, Quesnay « a, en quelque sorte, théorisé l'opposition réelle qui existait dans la France du XVIII^e siècle, entre l'enrichissement croissant de la classe marchande et sa marginalisation sociale, entre sa puissance économique incontestée et son intégration difficile dans les cadres de la société traditionnelle »¹⁶⁵. Si vraiment cette opposition réelle existait en France, il en était semble-t-il de même pour la Toscane. Mais alors, était-ce le propre d'un négoce maritime présent sur de telles côtes et ouvert sur la mer, encouragé pour cela par l'État monarchique, que d'être en altérité par rapport à l'arrière-pays ?

1.3. L'ambition de ports secondaires sur les côtes de Provence

En Provence, il y a bien sûr Marseille, relevant du roi de France à partir de 1482, intronisée selon Braudel « dans le concert des villes privilégiées »¹⁶⁶ grâce à ses relations au Levant, faite port franc par la couronne en 1669, soit sept ans avant Livourne. Marseille où l'on importe tant de marchandises, dont les soies par lesquelles « est esprainte toute la substance des nobles maisons et des meilleures du tiers Etat »¹⁶⁷. Marseille dont la chambre de commerce est la cadette des autres Chambres. En 1599, un bureau du Commerce voit le jour tout en étant rattaché au Conseil de la ville. En 1650, il prend le nom de chambre de commerce et obtient le droit d'établir certaines impositions. La plupart des autres Chambres de Commerce sont créées en 1701, tandis qu'un

162 FETTAH (2004).

163 FAUCCI Riccardo, « Genovesi commentatore di Montesquieu », in JOSSA, PATALANO, ZAGARI (2007), p. 233-244.

164 QUESNAY (1888), p. 459.

165 ROCHE Daniel, « Négoce et culture dans la France du XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 25-3, 1978, p. 375-395.

166 BRAUDEL Fernand, *L'identité de la France. Les hommes et les choses II*, Paris : Flammarion, 2009, p. 365.

167 MONTCHRETIEN (1615), p. 221.

Conseil de Commerce est fondé à Paris en 1700¹⁶⁸. À Livourne, le *Consiglio di Commercio* est créé en 1717. Marseille est, comme Livourne, une ville cosmopolite, une ville ouverte sur la mer, un port de négoce : y exercent des Suisses, des « Italiens », des « Allemands », des Anglais, des Levantins, des Hollandais, ou encore des Espagnols¹⁶⁹, ce qui s'accompagne de conflits, de politiques d'identification et d'exclusion à l'égard par exemple des Juifs, des Protestants, des Messinois, des galériens, qui vont participer à la fabrique normative de la citoyenneté, les négociants autochtones voulant défendre leur privilèges¹⁷⁰. Le port phocéén a des relations de longue date avec les places du Levant, la côte tyrrhénienne, l'Afrique du nord, mais aussi avec la France intérieure, Arles, Valence, Lyon, Paris. Pour les céréales par exemple, le réseau marchand marseillais a l'avantage sur Livourne et Gênes. Il se fournit au Levant, en Égypte, en Barbarie, et même dans le royaume de Naples dans les périodes de relatives pénuries¹⁷¹. Mais si Marseille est importante, si Marseille est imposante, si sa chambre de commerce à la fin du XVII^e siècle nie tout indépendance des négociants de La Ciotat, il existe aussi au XVIII^e siècle d'autres petits ports sur la côte provençale dédiés au trafic de proximité et qui prennent part, bien qu'à leur échelle, aux trafics méditerranéens, à l'instar du port de Saint-Tropez et de ses caravanes vers le Levant¹⁷².

Durant la seconde moitié du XVII^e siècle, sur les rives du littoral provençal, se joue un phénomène politique relatif à certains ports particulièrement intéressants, un phénomène qui n'a semble-t-il pas encore trouvé son historien, mais qui pourrait constituer le sujet central d'une recherche. Il n'est pas pour autant inutile d'essayer de dégager très sommairement la voie dans ce sous-chapitre. Le fonds archivistique consulté n'appartient pas aux séries C des archives départementales françaises dont l'exploitation a notamment permis de revaloriser le rôle des assemblées d'États dans la construction monarchique¹⁷³, mais à la sous-série H¹ des Archives nationales. Cela donne surtout à voir les revendications des communautés auprès du pouvoir royal, et la gestion de celles-ci par les autorités relevant de ce pouvoir. Dans notre cas, il s'agit plus particulièrement du carton H¹ 1261 grâce auquel il est possible de traiter particulièrement des cas de Saint-Nazaire, actuellement Sanary-sur-mer, et de La Seyne¹⁷⁴. Deux ports situés à l'ouest de Toulon, port militaire de première

168 LEMERCIER Claire, *La chambre de commerce de Paris, 1803-1852. Un « corps consultatif » entre représentation et information économiques*, Thèse (EHESS), 2001, p. 44.

169 CARRIERE (1973), p. 273.

170 Voir XAMBO Jean-Baptiste, « *Vuyder la ville* » : *la fabrique de la citoyenneté dans un port méditerranéen (Marseille 1669-1714)*, Thèse soutenue sous la direction de Jean Boutier, EHESS, 2014.

171 BOURGUIGNAT Nicolas, « Réseaux de marché et réseaux de marchands : Marseille et le commerce du blé au XIX^e siècle », in COULON Damien (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIX^e siècle*, Strasbourg : Presses universitaires de Strasbourg, 2010, p. 43-64.

172 BUTI (2010).

173 DURAND Stéphane, « Monarchie absolue et assemblées d'états : le cas des états de Languedoc dans la monarchie de France (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Histoire, Économie & Société*, 1, 2016, p. 24-35.

174 On y trouve également des éléments sur La Ciotat, Fréjus, Antibes et Toulon. Pour ce qui est de Saint-Tropez, dont on va également parler, il faut aller voir dans le carton H¹ 1262.

importance : au cours de la deuxième moitié du XVIII^e siècle, la Marine y emploie entre 1500 et 2000 ouvriers, soit 30 % des chefs de famille habitant la ville¹⁷⁵.

Le phénomène dont il est question est la revendication et l'acquisition d'indépendance communautaire d'agglomérations portuaires vis-à-vis des communautés d'arrière-pays, *comme si*, car ce n'est qu'une hypothèse, l'exemple des privilèges portuaires accordés à de grandes villes telles Livourne, et dans ce cas-là plutôt Marseille, avait fait des émules à des moindres échelles locales. Comme si l'échange maritime promettait une plus grande prospérité : « La mer, c'est la richesse »¹⁷⁶ a pu écrire Braudel. En 1657, La Seyne se sépare de Six-Fours. En 1675, La Ciotat se sépare de Ceyreste. En 1688, Saint-Nazaire se sépare d'Ollioules. Le premier exemple a-t-il été source d'inspiration, d'émulation ? C'est possible. Dans tous les cas, en attendant d'un travail plus approfondi, que pouvons-nous déjà dire sur de telles séparations ? Tout d'abord qui a voulu se séparer de qui ?

Il faudra étudier les documents archivistiques de l'époque de la séparation. En ce qui nous concerne, nous ne pouvons parler à ce propos que de Saint-Nazaire et nous n'avons pour cela qu'un verbal de l'amiral de Beaufort, certainement François de Beaufort, petit-fils de Henri IV, promu amiral en 1664-1665 et mort en Crète en 1669 alors qu'il porte secours aux Vénitiens assiégés par les Turcs. Il aurait rendu ce verbal l'année de sa mort. Déjà, ça commence mal. Non pas parce qu'il meurt la même année, mais surtout parce que les consuls de Saint-Nazaire, plus d'un siècle plus tard, se contentent de rappeler ce que disait « en substance » ce verbal, comme ils l'écrivent eux-mêmes¹⁷⁷. On peut cependant noter que Charles Jean-Baptiste des Gallois de La Tour, alors président du parlement de Provence, fils de Jean-Baptiste des Gallois de La Tour, ancien intendant de Provence, ne remet aucunement en cause sa véracité, même s'il considère que les circonstances ont changé¹⁷⁸. Il en valide même le contenu en affirmant à propos de la séparation vis-à-vis d'Ollioules : « Les particuliers qui y possédaient des biens voulurent s'en séparer et former une communauté à part, après bien des difficultés ils y parvinrent moyennant l'offre de mettre le port en état de recevoir quinze galères »¹⁷⁹. Peut-être l'affirme-t-il sur la base même de ce que rapporte la municipalité de Saint-Nazaire ? Ce n'est pas impossible, mais ce n'est pas forcément le cas non plus. Une fois la précaution prise d'avoir insisté sur la relativité de la source, il est tout de même intéressant de citer le verbal en question rapporté par les consuls et, à défaut d'avoir mieux, de s'interroger à partir de celui-ci :

175 SAINT-ROMAN Julien, « Les ouvriers de l'Arsenal de Toulon, 1760-1820 », *Rives méditerranéennes* [En ligne], Varia, 2012.

176 BRAUDEL, T. 2 (1979), p. 425.

177 Archives Nationales (ensuite Arch. Nat.) H¹ 1261, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

178 *Id.*, Rapport de de La Tour, Aix, 7 août 1783.

179 *Id.*

« ayant demandé aux Habitans de St. Nazaire pourquoi ils avoient laissé gâter un si beau Port, vu qu'autrefois il étoit capable de recevoir des Navires de quarante pieces de canon, ils nous auroient répondu que ne pouvant rien faire d'eux-mêmes, à cause qu'ils ne sont pas corps de communauté, & qu'ils dépendent de celle d'Ollioules ; celle-ci, qui néglige tout commerce, n'avoit jamais voulu contribuer à cette dépense, ni leur permettre de la faire, en consentant à leur séparation. Sur quoi nous avons cru devoir dire que s'il n'y avoit pas des raisons trop grandes pour empêcher cette séparation, l'intérêt du commerce & le service du Roi dans la Marine, la requerroient très-fort, puisque, ce faisant, les Habitans offrent de mettre leur Port en état de perfection à leur dépens »¹⁸⁰.

Si l'on s'appuie sur cette source, une des raisons de la séparation aurait été le commerce. Des élites portées sur le commerce avaient du ressenti envers d'autres acteurs qui n'en voyaient pas les avantages. D'autres possédants ? C'est hautement probable. L'accessibilité aux charges municipales est liée à la propriété foncière. Comme le rappelle l'historien François-Xavier Emmanuelli : « Seuls les possédants ont le droit de participer à la vie politique locale qu'un système censitaire complexe, définissant les conditions du vote et de l'éligibilité, leur réserve »¹⁸¹. Mais alors, qui s'est opposé à qui ? Des seigneurs d'Ollioules attachés à leurs fiefs contre une bourgeoisie marchande portée sur le négoce, ayant converti ses profits en achat de terres et voulant se détacher de l'ingérence des précédents ? On aurait le schéma sans doute trop simple de la transition entre féodalisme et capitalisme. Pour le moment, rien ne nous permet d'ailleurs d'affirmer cela, d'autant que ce n'est pas parce qu'on descend de la noblesse de sang qu'automatiquement on ne s'intéresse pas au commerce, et que tout comme la noblesse, même un siècle plus tard, la bourgeoisie n'est pas un groupe social homogène¹⁸². En revanche, en contextualisant, étant donné les privilèges fiscaux accordés au négoce maritime marseillais avec la promulgation du port franc en 1669, étant donné l'expansion des échanges marchands et maritimes et les politiques dites « mercantilistes » alors menées par la monarchie, étant donné les avantages techniques, les économies même, que peut alors offrir le transport maritime de marchandises par rapport au transport terrestre, on ne prend sans doute pas trop de risques à imaginer là un monde du négoce ayant voulu se constituer directement en communauté portuaire, c'est-à-dire tenir les rênes d'un nouveau consulat, espérant bénéficier d'investissements étatiques et de privilèges, comme bourg « politiquement » indépendant et par là-même particulièrement dépendant des flux commerciaux qu'il entretient avec les autres parties, misant sa capacité de survie sur l'échange marchand et songeant à augmenter la part de plus-value

180 *Id.*, Verbal cité dans le Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

181 EMMANUELLI François-Xavier, « Introduction à l'histoire du XVIII^e siècle communal en Provence », *Annales du Midi*, 87-122, 1975, p. 157-200.

182 LEMARCHAND Guy, « La France au XVIII^e siècle : élites ou noblesse et bourgeoisie ? », *Annales de Normandie*, 30, 2000, p. 107-123.

qu'il peut réaliser grâce à cet échange. À ma connaissance, il manque à Saint-Nazaire, à La Seyne, à La Ciotat, son Gilbert Buti. Cet historien a montré pour le XVIII^e siècle, donc le siècle suivant, combien les gens dépendant économiquement de la mer étaient nombreux pour une ville comme Saint-Tropez, ce qui ne doit pas gommer les autres catégories professionnelles – liés à la boutique, à l'échoppe et à la terre - mais elles-mêmes sont « souvent subordonnées aux choses de la mer »¹⁸³. Par ailleurs, il a également montré qu'à la moitié du siècle les capitaines et patrons, moins de 7 % de la population à la fin du siècle, détiennent le quart de la richesse foncière, que les bourgeois, les officiers, en détiennent 20 %, que les officiers marinières et matelots « avec un peu moins de 10 % se situent au troisième rang dans cette répartition, soit dans une position proche de celle des gens de justice – où nous rencontrons également plusieurs fils de capitaines. Finalement, à peine mieux lotis que les gens d'église (0,6%) et que les pêcheurs, les paysans et les « travailleurs » possèdent moins de 3 % du terroir »¹⁸⁴. On précisera que les paysans et les « travailleurs » sont bien plus nombreux que les gens d'église. Les possédants étant les seuls à pouvoir exercer des charges municipales, leur possibilité d'enrichissement dépendant particulièrement de l'économie maritime, il n'est pas étonnant qu'en 1767, afin d'obtenir des investissements étatiques pour des travaux portuaires, les maire et consuls assimilent la subsistance de Saint-Tropez au commerce maritime : « Cette ville n'a de ressource que dans son port, située dans un terroir stérile elle n'existe que par le Commerce maritime »¹⁸⁵. La requête d'investissements royaux avait déjà été portée l'année précédente par une trentaine de négociants et capitaines de la ville, dont trois membres de l'importante famille Martin, « pour empêcher que le meilleur port de la Province par sa situation, le plus considérable après Marseille par le nombre de ses bâtiments, et le plus utile pour le service du Roy ne soit entièrement Comblé »¹⁸⁶.

Qu'en est-il à Saint-Nazaire, dans le siècle qui suit la séparation avec Ollioules ? Nous ne le savons guère, mais jusqu'à preuve du contraire, nous osons envisager qu'avec Saint-Tropez, il y a de toute évidence des différences qu'il faudrait possiblement souligner, mais qu'elles ne sont pas faramineuses.

Passons rapidement aux modalités des séparations. Pour Saint-Nazaire, la contrepartie est financière. C'est également le cas pour La Seyne. À propos de cette dernière, voilà ce qu'en disent le maire et les consuls, encore une fois bien a posteriori, soit près d'un siècle plus tard : « En 1691, la communauté fut obligée par autorité supérieure de [...] mettre en état [le port] »¹⁸⁷. Dans les deux

183 BUTI (2010), p. 160-161.

184 *Id.*, p. 81.

185 Arch. Nat. H¹ 1262, Les maire et consuls de Saint-Tropez au contrôleur général des finances, 21 août 1767.

186 *Id.*, Négociants et Capitaines de Saint-Tropez à Mr. L'Averdy, contrôleur général des finances, 30 juillet 1766.

187 *Id.* H¹ 1261, Mémoire des Maire et Consuls, et communauté de la Seyne tendant à obtenir du Roi et de La province, la contribution accordée en différents tems à plusieurs communautés, La Seyne, 3 septembre 1784.

cas, bien qu'avec des empressements différents, il a d'abord été demandé à ces nouvelles communautés de financer elles-mêmes leurs infrastructures portuaires. Nous y reviendrons dans le quatrième chapitre dédié à diverses modalités de financement des ports, et comme il sera question dans le troisième chapitre, cela n'a pas été sans conséquence au niveau de la fiscalité locale.

Au XVIII^e siècle, la question de l'articulation entre ces interfaces maritimes et le terroir devient essentielle. Les argumentaires développés en faveur des investissements royaux pour tel ou tel port durant la seconde moitié du siècle en sont exemplaires. Il s'agit de prouver les débouchés commerciaux que peut offrir le port au terroir duquel il s'est « politiquement » détaché le siècle précédent. Les maire et consuls de Saint-Nazaire affirment que leur port pourrait « augmenter [...] la valeur de plusieurs territoires », qu'il pourrait être « l'entrepôt général des denrées d'une multitude de Villages circonvoisins. Les vins, les huiles, les figues, les capres, les autres denrées seroient transportées & embarquées avec plus de facilité à St. Nazaire qu'ailleurs »¹⁸⁸. Un peu plus tôt, ils affirmaient déjà qu'il « deviendrait pour ainsi dire le magasin & l'entrepôt de toutes les marchandises des Villages circonvoisins qu'on fait passer, soit dans nos colonies, soit dans les Ports voisins ; cette ressource épargneroit aux Négocians des transports par terre, qui ne laissent pas que d'être coûteux au commerce »¹⁸⁹. De leur côté, les maire et consul de La Seyne, dans les années 1780, vont jusqu'à revendiquer la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de commerce maritime, après Marseille, sur les rives méditerranéennes françaises. Pour eux, cette seconde ville serait de toute évidence la leur :

« il semble impossible que le Gouvernement, qui a des vues [...] si vastes, se refuse de venir au secours de ses sujets en leur facilitant pour le commerce maritime l'établissement d'une nouvelle ville qui puisse par sa situation heureuse, par celle de son port, de sa rade, de son lazaret, de ses productions, de son local et de ses franchises, devenir l'émule de Marseille et être même plus utile à l'État que cette ville superbe n'a pu l'être »¹⁹⁰.

Depuis la séparation de La Seyne avec Six-Fours, du chemin a été fait. Comme l'ont noté de nombreux historiens, les circulations marchandes ont engendré un remodelage du paysage et des activités littorales. Pour résumer, voici ce qu'en dit un ouvrage de synthèse :

« Au XVIII^e siècle, la Provence, dans la région de Bandol et Saint-Tropez, connaît ainsi un développement de la viticulture pour la production d'un vin de côte dont l'objectif premier est la

188 *Id.*, Mémoire pour la communauté de Saint-Nazaire, Aix 1786

189 *Id.*, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

190 *Id.*, Observations politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de commerce maritime dans la méditerranée, 1783 (estim.)

commercialisation¹⁹¹. De manière semblable, la côte espagnole entre Alicante et Valence, favorable à la salicorne, connaît le développement d'une agriculture spéculative d'exportation destinée aux savonneries marseillaises. A la même époque, la Calabre procède à l'arrachage des mûriers pour les remplacer par des oliviers destinés à répondre à la forte demande marseillaise. A côté des principaux ports de la Méditerranée (Barcelone, Livourne, Gênes, Marseille, Naples, Venise) dotés d'infrastructures spécifiques (entrepôts, magasins) et où se sont installées de véritables colonies étrangères, existent aussi toute une série de mouillages discrets, de petits « ports de campagne »¹⁹². Pour la Calabre et les Pouilles, l'exploitation de l'huile d'olive engendre le développement de nombreux petits ports éphémères qui jouent un rôle important dans sa commercialisation mais aussi dans le développement de trafics illicites »¹⁹³.

Les maire et consuls de La Seyne, qui fournissent un grand nombre de navires marchands au négoce marseillais, ont bien l'intention de profiter d'une telle dynamique globale. Ils se voient déjà l'élite politique d'un port commercial d'une très grande ampleur, riche en main d'œuvre, producteur de richesses pour l'État, profitant et participant de l'expansion du commerce. Un autre extrait du mémoire plein d'enthousiasme du maire et des consuls de La Seyne est significatif à cet égard :

« La France étend ses possessions, elle agrandit son commerce et celui de ses alliés et protège celui de tout l'univers. Son Royaume, plus florissant qu'il ne l'a jamais été, offre avec la liberté des mers des ressources immenses au commerçant de toutes les parties du monde. Les hommes industrieux et éclairés ne trouvent plus de bornes qui puissent retenir les grandes spéculations qui enrichissent les États. Ces superbes avantages, qu'une paix honorable nous a procuré ne sont encore que les essais du monarque qui nous gouverne. L'agrandissement du commerce maritime est l'objet des Révolutions que nous venons d'éprouver, et ce commerce est reconnu pour le plus ferme soutien des plus Grands Royaumes ; Le Roy, qui l'a si heureusement protégé par le secours de ses armes, daignerait ajouté à cette protection de nouveaux bienfaits, et les établissements que l'accroissement et l'extension d'un plus Grand commerce rend nécessaire, sa Majesté les trouve dans l'intérieur de son Royaume, dans le zèle, la soumission et la fidélité de ses sujets. Il faut au Commerce des villes, des rades et des ports surs, commodes et étendus proportionnellement au nombre de navires qui sont dans le cas d'y aborder. »¹⁹⁴

191 Sur ce point, il est possible de penser à l'ouvrage de BAEHREL René, *Une croissance. La Basse-Provence rurale*, Paris : S.E.V.P.E.N, 1961.

192 On notera que cela n'est pas sans rappeler l'article de CARRINO Annastella, SALVEMINI Biagio, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti sulle coste del Regno di Napoli nella prospettiva di Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni storici*, n°121, 2006, p. 209-254.

193 COGNE Albane, BLOND Stéphane, MONTEGRE Gilles, *Les circulations internationales en Europe. 1680-1780*, Neuilly : Atlande, 2011, p. 182.

194 Arch. Nat. H¹ 1261, Observations politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de commerce maritime dans la méditerranée, 1783 (estim.).

Ainsi, le commerce étant considéré comme le plus ferme soutien des royaumes, le roi, l'État, ne doit pas seulement lui apporter protection, mais doit également se mettre à son service, en aidant notamment au financement des infrastructures qui lui sont utiles, en soutenant son extension exponentielle, car il n'y aurait « plus de bornes qui puissent retenir les grandes spéculations qui enrichissent les États ».

L'occident chrétien est le théâtre, depuis le Moyen Âge, d'un progressif développement des échanges marchands. Cela est notable tant au niveau de l'histoire sémantique, qu'au niveau de l'histoire des techniques. On ne peut dire que c'est une primauté européenne, les échanges avec le monde arabo-musulman ayant substantiellement contribué aux diverses innovations occidentales. Celles-ci ont été au cœur de longs débats théologiques, et ont participé à la formation d'un nouveau cadre normatif comprenant la redéfinition de concepts tels que ceux de propriété, de richesse, et même de capital, ce dernier émergeant vers le XII^e-XIII^e siècles « avec le sens de fonds, de stock de marchandises, de masse d'argent ou d'argent portant intérêt »¹⁹⁵, bien qu'il mette du temps à être défini avec rigueur. Cette évolution du cadre normatif va jusqu'à la redéfinition même au XVIII^e siècle du concept d' « économie » dans le sens que nous lui connaissons encore aujourd'hui.

Si la théologie chrétienne a joué un rôle dans de telles évolutions, il n'en était d'ailleurs pas possible autrement dans un monde aussi marqué par cette religion, la lente formation de l'État « moderne » a elle aussi accompagné la culture du négoce en expansion. Ceci a pu être fait notamment par ce qu'il est convenu d'appeler le mercantilisme, un ensemble de doctrines de politique économique visant à permettre l'enrichissement de l'État princier, notamment en métaux précieux, en évitant d'avoir plus d'import que d'export, mais aussi, dans sa version industrialiste, en développant certaines logiques de production manufacturière. Les autorités étatiques ont pu alors encourager l'enrichissement de négociants en privilégiant par exemple des villes-portuaires, tels les Médicis encourageant le commerce livournais ou la monarchie française encourageant le commerce marseillais. Ceci a pu créer des déséquilibres territoriaux et accompagner des reconfigurations des pouvoirs. Ceci a pu pousser des élites tournées vers le commerce mais appartenant à de plus petites localités rurales à vouloir elles aussi profiter des grâces du pouvoir, ce qui pourrait potentiellement expliquer les séparations politiques advenues entre communautés d'arrière-pays et communautés portuaires dans la Provence de la fin du XVII^e siècle. Puis, alors que de nouvelles théories

195 BRAUDEL, T.2 (1979), p. 269.

économiques vont émerger le siècle suivant, telles que la physiocratie de Quesnay, puis l'économie politique d'Adam Smith, il n'est pas étonnant de voir avant même la diffusion de celles-ci, émerger la demande d'une plus grande articulation territoriale entre interfaces maritimes et arrière-pays, accompagnant l'enthousiasme d'élites pour l'extension sans bornes du commerce, deux dimensions qui ne sont pas sans lien avec l'apparition de l'« économie politique ». Des montagnes de l'hinterland aux lointaines îles semble se dessiner le devenir-monde de la marchandise, dynamique dont nous essaierons au cinquième chapitre d'expliquer quelques ressorts sociaux, ainsi que quelques conséquences. En attendant, laissons rebondir cette partie de thèse sur un objet qui en a marqué l'introduction, à savoir la guerre. Voyons comment les infrastructures portuaires et le monde du négoce maritime ont pu jouer dans les politiques guerrières, et comment ces politiques ont pu accompagner le développement du négoce.

CHAPITRE 2

Guerre et mer

Dans son *Traité de l'æconomie politique*, Antoyne de Monchretien écrit : « la mer se trouve le plus court chemin de fortifier, enrichir et agrandir un Estat, le meilleur moyen de resister a un puissant ennemy et d'entretenir long temps la guerre contre luy »¹. Dans le chapitre sur la navigation présent dans cet ouvrage du début du XVII^e siècle, l'auteur voudrait également que la France s'inspire sur le plan maritime de la Hollande ou encore de l'Angleterre. D'une manière plus générale, la Méditerranée de l'époque « moderne » est à la fois le « théâtre d'un grand commerce avec toutes les nations de l'univers »² et le théâtre d'opérations de grands conflits militaires. Chaque puissance doit prendre en compte ces deux réalités connexes dans le cadre des rapports qu'elle entretient avec ses littoraux. Seulement pour la première moitié du XVIII^e siècle, la France a été engagée dans quatre guerres qui reconfigurent la territorialisation des pouvoirs en Méditerranée occidentale. La guerre de succession d'Espagne se conclut avec le traité d'Utrecht (1713) et celui de Rastatt (1714). Dans la résolution du conflit, l'Autriche reçoit de l'Espagne Naples et la Sardaigne. Elle échange bientôt cette dernière avec la Savoie contre la Sicile. La guerre de la Quadruple Alliance s'est conclue avec la paix de La Haye (1720) . L'Espagne y a perdu ses territoires en Italie, bien que le fils du roi Philippe V, Don Carlos, ait pu ensuite devenir duc de Parme et de Plaisance, et de Toscane, en 1731, puis roi de Naples en 1734 et de Sicile en 1735 – ce qui initie la domination bourbonne sur le Mezzogiorno. La guerre de succession de Pologne prend fin avec le traité de Vienne (1738). Don Carlos a renoncé à la Toscane, devenue possession autrichienne. Le roi de Sardaigne, quant à lui, obtient Novare et une partie du Milanais. Mais la paix pour la France est de courte durée et en 1740 commence la guerre de succession d'Autriche qui se termine en 1748 par le traité d'Aix-La-Chapelle.

Toutes ces guerres requièrent une capacité d'organisation, des soldats, des finances, des emprunts, des impôts, donc du commerce. La guerre en général a aussi transformé les villages et les villes,

1 MONTCHRETIEN (1615), p. 307.

2 Arch. nat. H1 1261, Observations politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de Commerce maritime dans la méditerranée, Est. 1783

déjà à la fin du haut Moyen Age avec l'*incastellamento*, cher à l'historien Pierre Toubert³, ou avec l'encellulement décrit par l'historien Robert Fossier⁴, moyen de domination / protection regroupant les villageois autour du château, mais aussi de l'église. Sur les rives de la Méditerranée, théâtre de multiples conflits au cours de l'époque moderne, les ports doivent à la fois être protégés et servir de refuge aux vaisseaux du roi. Ce sont aussi des lieux d'embarquement des troupes et de circulation du ravitaillement aux armées en campagne. Comme le note pour la France Gilbert Buti :

« La mainmise progressive de l'État royal sur les franges maritimes s'effectue lentement mais fermement, depuis le début du XVII^e siècle, à partir des structures militaires, du cadre institutionnel et de l'appareil administratif, en agissant pour ce faire sur des leviers existants ou créés pour répondre au projet de la monarchie »⁵.

Par ailleurs, le négoce maritime peut servir le prince au cours de conflits qui parfois paralyse ses activités. Le prince doit chercher en retour à protéger le négoce, voire à l'avantager grâce à des victoires militaires. Dans cette dynamique, quel genre de rapports entre l'État et le négoce la guerre en Méditerranée peut-elle révéler ?

2.1. Fortifications littorales

Comme le note Lewis Mumford, « la guerre modèle la cité »⁶. Sur le long terme, il est possible d'observer un effet d'emballement dans lequel on aurait bien du mal à distinguer l'œuf de la poule. Progrès dans la défense, avec par exemple la motte et l'enceinte circulaire qui se diffusent particulièrement à partir des XI^e-XII^e siècles⁷, ce sont aussi les siècles des forteresses en pierre. Progrès dans l'artillerie, avec notamment le trébuchet à contrepoids apparaissant au XII^e siècle, puis double enceinte du XIII^e siècle, canons du XIV^e, augmentation du nombre de soldats, nouveaux progrès dans la défense⁸. Au XVI^e siècle, les ouvrages des ingénieurs italiens font office d'exemple en Europe, mais au XVII^e siècle, notamment avec les conceptions de Sébastien de Vauban, l'art des fortifications va également connaître une grande époque⁹. En Méditerranée, il y a diffusion des

3 TOUBERT Pierre, *Les structures du Latium médiéval : le Latium méridional et la Sabine du IX^e à la fin du XII^e siècle*, Rome : École française de Rome, 1973.

4 FOSSIER Robert, *Enfance de l'Europe X^e-XII^e siècle. Aspects économiques et sociaux*, Paris : Presses universitaires de France, 1982.

5 BUTI (2010), p. 42.

6 MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'histoire*, Paris : Seuil, 1964, p. 459.

7 « Les fortifications de terre en Europe occidentale du X^e au XII^e siècles » (Colloque de Caen, 2-5 octobre 1980), *Archéologie médiévale*, tome 11, 1981, p. 5-123.

8 Voir par exemple PARKER (1993).

9 MUMFORD (1964), p. 458.

galéasses, dont les six déployées par Venise en 1571 lors de la bataille de Lépante ont été particulièrement utiles, puis la diffusion des galions entre la fin du XVI^e et le XVIII^e siècle. En parallèle, il faut protéger ses côtes, s'inspirer de la puissance vénitienne du XIV^e par exemple. Les fortifications littorales sont de plus en plus importantes, à l'instar de la Tour Royale érigée à Toulon en 1514, pendant que se forment de grandes marines d'État.

Le Grand-Duché de Toscane, avec la fondation de Livourne comme premier port de son territoire veut en faire une place forte défensive de ses littoraux. Selon Samuel Fettah :

« La fonction militaire est essentielle dans la définition initiale de l'espace urbain. Le projet de Buontalenti, qui s'inspire largement de l'architecture militaire du temps, inscrit l'espace urbain à l'intérieur d'un pentagone fortifié entouré d'un fossé, qui contient la ville jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. [...] Au total, l'ensemble des fortifications occupe une aire plus vaste que le reste de l'aire urbanisée. Livourne est la pièce centrale d'un dispositif littoral de défense constitué par plusieurs dizaines de tours et quatre-vingt-une localités fortifiées, par lequel s'épaissit le contrôle régalien sur la frange maritime de l'État »¹⁰.

Il faut enrayer la piraterie barbaresque, accueillir les escadres et corsaires anglais, avoir une base pour les galères de l'ordre toscan de Saint-Étienne, créé en 1562 par Côme I^{er}, puis un arsenal dans le prolongement du môle médicéen. Cela contribue à affirmer l'autorité de l'État toscan, de ses capacités de contrôle et de gestion, tout comme y contribuent les trois lazarets « construits aux limites de la ville et dont les formes massives s'inspirent elles aussi de l'architecture militaire »¹¹.

À Marseille aussi, l'État royal tente d'imposer toujours plus son pouvoir régalien sur la ville, avec par exemple l'édification du fort Saint-Nicolas entre 1660 et 1664 par le chevalier de Clerville sur ordre de Louis XIV, suite à plusieurs émeutes. Ces émeutes avaient notamment été provoquées, au moins en partie, par la décision d'armer aux frais de la ville la galère du chevalier de Vendôme sous prétexte de lutter contre la piraterie.

Toujours en Provence, difficile de ne pas mentionner Toulon, d'abord « parc de marine » avant de devenir grand arsenal. Voilà la description qu'en donne l'historien Bernard Cros pour la fin du XVII^e siècle :

« L'arsenal est doté des attributs propres à un grand port de guerre : une corderie longue de 400 m et accompagnée de ses magasins aux cordages et au goudron, ainsi qu'une étuve. Un élégant magasin général, un parc d'artillerie avec grande halle aux affûts et parcs aux canons et boulets participent au

10 FETTAH (2004).

11 *Id.*

soutien logistique de la flotte. Halles aux mâts, forges et ateliers de toutes sortes jouxtent le chantier de construction navale, situé au cœur géographique et fonctionnel de l'arsenal. Les môles bastionnés qui ceinturent la nouvelle darse se couvrent de magasins pour les vaisseaux. À l'occasion de ces grands travaux d'aménagement, la ville s'agrandit aussi vers l'ouest, à l'abri d'une enceinte bastionnée qui protège la ville et l'arsenal »¹².

Mais il faut aussi protéger le littoral circonvoisin qui se couvre « d'ouvrages de défense côtière destinés à interdire toute incursion navale dans la petite rade »¹³. Plus d'un siècle plus tard, à l'aube de la Révolution, l'expansion militaire reste une importante problématique. Alors que l'agrandissement du port voisin de La Seyne est envisagé, les notables de Toulon tentent de tirer leur épingle du jeu. S'ils disent respecter « les vues secrettes que le gouvernement peut avoir », ils veulent aussi démontrer que « l'augmentation du port de La Seyne ne rend pas inutile l'agrandissement projeté au Mourillon », car, demandent-ils à Galois de La Tour, « quand le port de La Seyne sera réparé, augmenté, quand on aura vaincu les obstacles que la nature oppose, où fera-t-on les casernes, le parc d'artillerie, les hangars pour les bois, la fosse, la halle aux mâts, les magasins de vivres, et enfin tous les établissements que vous avez jugé indispensables »¹⁴ ?

Non loin de là, une ville portuaire comme Saint-Tropez est également devenue une ville fortifiée. Gilbert Buti explique :

« Un premier édifice, ou « retranchement en forme de citadelle », avait été élevé à la fin du XVI^e siècle, par le duc d'Épernon, gouverneur général de la Provence, sur la colline des Moulins à vent. Au terme des troubles consécutifs à la révolte du duc contre Henri IV, la citadelle, qui avait servi de point d'appui au gouverneur rebelle, fut détruite. [...] Au début du XVII^e siècle, dans le cadre d'une politique de construction de places-fortes sur le littoral provençal, entre Martigues et Antibes, des ingénieurs du roi se rendirent à Saint-Tropez pour édifier « fortifications et forteresses ». Malgré les craintes exprimées par les Tropéziens devant cet empiétement de leur autonomie, des soldats prirent place dans le nouveau fort dès 1604 ; la tour polygonale centrale n'étant achevée que trois ans plus tard »¹⁵.

Au XVIII^e siècle, l'artillerie a progressé. Il faut toujours se mettre à la page. Contre les ennemis, il est question d'augmenter les capacités offensives de la ville. Nicolas Milet de Monville, directeur des fortifications de Provence notamment chargé en 1763-1764 du nouveau projet général pour la

12 CROS Bernard, « Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale », *Situ* [En ligne], 16, 2011.

13 *Id.*

14 Arch. Nat. H¹ 1262, Mémoire des maire et consuls de Toulon adressé à M. de La Tour, 20 février 1786.

15 BUTI (2010), p. 42-43.

défense de Toulon, propose quelques années plus tôt, en 1756 de soigner la défense de Saint-Tropez :

« soit en augmentant le nombre des pièces d'artillerie qui sont dans les tours de la ville, soit en plaçant dans la citadelle deux mortiers de 12 pouces à plaque, moyen d'éloigner les vaisseaux ou frégates qui voudroient mouiller dans certaines parties du Golfe, dans l'intention de tirer quelque contribution en canonant ou menaçant de canoner la Ville, ou de soutenir la manœuvre de quelques Brulots détachés pour mettre le feu aux Bâtimens réfugiés dans le Port, ou enfin de protéger quelque galiotte à Bombe »¹⁶.

Il faut que les ports de Provence soient protégés, et lorsqu'elles désirent des investissements étatiques pour des travaux portuaires, les communautés doivent déjà prouver qu'ils représentent un appui militaire pour le roi. Du moins, est-ce l'idée que les locaux se font de la logique royale. L'amiral de Beaufort aurait déjà mentionné en 1669 pour Saint-Nazaire, en faveur de sa séparation d'Ollioules, « qu'au rivage du Port il y a une ancienne tour munie de canon »¹⁷. Un siècle plus tard, les notables de Saint-Nazaire lorsqu'ils mettent en avant la capacité militaire de leur port, pour faire valoir l'importance d'investir dans celui-ci, insistent :

« La rade est encore défendue par une batterie de canon située au Château des Embiés. Elle est soutenue par une autre au Cap de la Cride de quatre pieces de canon & d'une mortier. Celle-ci est renforcée par un troisieme de quatre pieces de canon au Cap de Portiffol, qui se trouve protégé lui-même par d'autres fortifications de la même portée, au Cap Negre, à l'Est du Village, à la Madrague du Brusq & à la Tour »¹⁸.

L'espace maritime attise autant les convoitises que les craintes. Chaque pouvoir se doit de défendre les littoraux qu'il domine, soit par héritage, soit grâce à la conquête. En Sardaigne, par exemple, les Génois ont fait fortifier Alghero dès le XIII^e siècle. Lorsque la ville est occupée par les Catalans en 1354, sa capacité défensive est restaurée et amplifiée. Aujourd'hui, la plupart des grandioses fortifications qu'on peut y voir remontent au début du XVI^e siècle et ont été réalisées sous Ferdinand le Catholique. Lorsqu'au XVIII^e siècle, la Sardaigne est sous domination piémontaise, les autorités s'empressent assez vite de faire étudier la sécurité des côtes. Ainsi, dans les années 1730, plusieurs notes sont prises par l'institution des *Porti e Spiagge*. Est-il aisé

16 Arch. Nat. H¹ 1262, Mémoire de Milet de Monville sur la nécessité de creuser le port de Saint-Tropez, Toulon, 17 novembre 1756.

17 *Id.* H¹ 1261, Verbal cité dans le Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

18 *Id.*, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire, Aix 1786.

d'accoster dans telle ou telle plage ? Combien tel lieu peut-il accueillir de galères ? Combien de canons y sont-ils installés ? Des tours y sont-elles érigées ? Il est possible de donner quelques exemples. Le golfe de Palma peut voir accoster « *una numerosa armata navale* ». Le golfe d'Oristano, « *una numerosissima armata* », et il y a des tours et cinq canons à Oristano. Le port Peloso peut accueillir de nombreux vaisseaux et galères, mais n'est pas pourvu d'artillerie. La plage de Bosa est munie d'une tour et de deux canons mais ne permet pas vraiment de débarquement¹⁹, l'embouchure du Temo ayant, si l'on en croit la littérature du XIX^e siècle à ce propos, apparemment été bouchée en 1528 par le gouvernement espagnol craignant une invasion française²⁰. Le ville côtière d'Algher est bastionnée. La plage de Tortoli peut être un lieu d'accostage, un risque, mais elle est équipée de tours et de canons²¹.

Un port qui ne serait pas assez protégé vaut-il vraiment un investissement pour un curage du bassin ou des travaux de quais ? C'est une vraie question qui se pose et il semble possible de répondre par la négative. Si tel n'était pas ainsi, les autorités locales provençales auraient-elles besoin de mettre en avant les fortifications déjà présentes en leur port dans l'espoir de bénéficier d'un investissement étatique ? Par ailleurs, l'attitude du pouvoir royal, sous Victor Amédée II de Savoie, à l'égard du port de Torres en 1729, pourrait corroborer une telle version des faits, dans une certaine mesure du moins, car l'argument défensif n'est en rien la seule raison au refus d'investissement royal. Il est écrit dans un billet envoyé au vice-roi de Sardaigne, le marquis de Constanze :

« Non stimiamo dobbiate accordare alla Città di Sassari la permissione di poter nettare il Porto Torres, mentre conviene prima riflettere se ciò non fosse per facilitare li Contrabandi da quella parte in pregiudizio de'nostri Dritti, e se politicamente convenga dare maggior comodo di Sbarco à Bastimenti forastieri, massime a quel Capo, ed in un Porto lontano dall'abitato, e indifeso»²².

19 Archivio di Stato di Cagliari (ensuite A.S.Ca.) Serie II Segreteria di Stato e di guerra 1168, Nota de Porti e Spiagge di questo Regno con loro capacità et difese, e quali siano le terre circonvicine, Estim. 1736.

20 C'est du moins une version donnée très tardivement par Salvatore Angelo De-Castro, à partir des écrits de Vittorio Angius et de Punta La Marmora, lorsqu'à l'aube de l'Unité italienne la municipalité de Bosa veut engager la construction d'un nouveau port : voir Archivio Centrale dello Stato (ensuite A.C.S.) Porti e fari 14, *Feste della città di Bosa in occasione della legge per la formazione d'un porto in quella rada*, Cagliari, Tipografia di A. Timon, 1863, p. 5.

21 A.S.Ca. Serie II Segreteria di Stato e di guerra 1168, Nota de Porti e Spiagge di questo Regno con loro capacità et difese, e quali siano le terre circonvicine, Estim. 1736.

22 Archivio di Stato di Torino [sezione Corte] (ensuite A.S.T.c) Mazzo I Cat. 19a, Viglietto diretto al Viceré in Sardegna, Marchese di Costanze in data delli 8 maggio 1729. Trad. : "Nous estimons que vous ne devez pas accorder à la ville de Sassari la permission de nettoyer le port Torres alors qu'il convient d'abord de réfléchir si ce n'est pas pour faciliter les contrebandiers de ces lieux en préjudice à nos Droits, et s'il convient politiquement de donner plus grande commodité d'embarquement aux bâtiments étrangers [...] dans un port loin des habitats et sans défenses particulières".

Quatre ans plus tard, espérant que le roi investisse dans le port de Terranova, appartenant à son fief, le duc de Mandas s'empare de la question. Il rappelle que le port de Torres n'a pas bénéficié d'investissement « *per non dar adito in ogni evento ad armate di nemici di havere un sicuro ricovero, e luogo da potersi introdurre nel Regno senza la minor opposizione, per non esservi alcuna fortezza à difesa* ». Sachant bien qu'un refus pourrait s'appuyer sur une telle raison, ou un tel prétexte, il prend les devants et propose que s'ajoute à la dépense envisagée la construction d'une forteresse « *che ne potesse difendere l'entrata al nemico* »²³.

2.2. Des ports pour le service du roi

Les ports ne doivent pas seulement être prémunis de possibles attaques par les flottes ennemies, il est impérieux qu'ils puissent servir de refuges aux forces navales du royaume dont ils font partie. Selon le verbal de l'amiral de Beaufort de 1669 rapporté par les maire et consuls de Saint-Nazaire un siècle plus tard : « même les galères du Roi venant de Marseille à Toulon, ne pouvant doubler le cap de Siciè par les vents contraires, elles pourront commodément relâcher au Port de Saint-Nazaire, comme plus proche & plus sain que Bandol & la Ciotat »²⁴. Par ailleurs, alors même que La Tour estime que les circonstances ont changé depuis l'époque à laquelle écrivait de Beaufort, et que Saint-Nazaire n'est plus le port le plus avantageux pour le Roi, les notables locaux voudraient au contraire que les évolutions jouent en leur faveur :

« La Marine du Roi n'étoit rien en comparaison de celle d'aujourd'hui. Le Port de Toulon, devenu bien plus important & bien plus considérable, a conséquemment un besoin bien plus étendu des secours qu'il trouvoit à Saint-Nazaire, lors de la visite qui y fut faite : les Escadres plus nombreuses multiplient les occasions où un Port peut devenir utile à des Vaisseaux poursuivis par les ennemis de l'État. On a en a vu la preuve dans la dernière guerre : trois Frégates commandées par Mrs. De Reymondis, de Moriès & de Moins, seroient devenues la proie de l'Escadre angloise si elles n'avoient trouvé à portée la ressource du Port de St. Nazaire, tout imparfait qu'il est »²⁵.

Quelques années plus tôt, un Mémoire de communauté de La Ciotat met déjà en avant le même argument :

23 *Id.*, Supplica del Duca di Mandas a S.M. per ottenere il ristabilimento del porto di Terranova suo feudo, ed insieme la fissazione de' Limiti a riguardo de' territori appartenenti ad esso feudo, e degli altri, che appartengono alla villa di Tempio, 1733.

24 Arch. Nat. H¹ 1261, Verbal cité dans le Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

25 *Id.*, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

« Le Port de la Ciotat se trouve sans contredit le plus utile qu'il y aye sur les Cotes de Provence et de Languedoc pour la navigation, le commerce et meme pour les batimens du Roy après ceux de Toulon et de marseille, il a servi de retraite a des fregates de trente canons pendant la precedente guerre et tout recemment la Barque l'Eclairé a été forcée de relacher dans ce Port »²⁶.

Les ports doivent servir le Roi. Ils ont une fonction de refuge et de ravitaillement pour ses vaisseaux car quelle est l'autonomie d'un navire de guerre à l'époque moderne ? C'est une question que s'est notamment posée l'historien David Plouviez, qui note à ce propos :

« Question cruciale dont on ne peut faire l'économie pour saisir l'importance de la projection des bases et des ports militaires aux XVIIe et XVIIIe siècles mais qui a été minorée en comparaison du besoin des flottes de l'ère industrielle. En effet, le passage à une propulsion à vapeur a entraîné la nécessité pour toutes les puissances coloniales de disposer de points d'appui susceptibles de fournir du combustible, les navires de cette époque ayant des rayons d'action autonomes assez limités. Pour autant, le système technique représenté par la marine en bois et à voiles ainsi que les conditions sanitaires de l'époque moderne ont imposé d'autres contraintes. La carte des relais, bases ou ports militaires hors d'Europe en reste largement le fruit »²⁷.

Il rappelle également que le scorbut se déclenche autour de 75 jours en moyenne. Bien sûr, la mer Méditerranée n'est pas à la mesure de l'Océan Atlantique : les contextes de navigation sont bien différents. Il semble pourtant qu'en cet espace aussi il y ait besoin de relais, de bases, ne serait-ce qu'en des possibles attaques et des tempêtes : les vents y tournent vite. Avoir des refuges réguliers le long de ses côtes est une importante prérogative de l'État territorial. Mais La Ciotat, Saint-Nazaire et Bandol sont en concurrence, surtout entre fin des années 1770 et début des années 1780. Y a-t-il besoin d'autant de relais entre Marseille et Toulon ? Un seul devrait suffire : dans les rapports de de La Tour, c'est bien d'un choix dont il est question, d'autant que l'État, endetté et qui s'endette encore, doit soigner ses investissements. Les difficultés financières sont notables.

La guerre d'Amérique coûte cher. Jacques Necker, banquier genevois passé à la politique, est devenu directeur général du Trésor Royal, et cherche à combler une part des déficits d'État par une course à l'emprunt, la recherche d'investisseurs privés. Il démissionne en 1781. Joly de Fleury lui succède, poursuivant en partie sa politique, mais restaurant les offices de finances que Necker avait

26 *Id.*, Les maire et consuls de la Ciotat à Monseigneur de Sartine, ministre de la Marine, v. 1779.

27 PLOUVIEZ David, « Relais, bases et ports coloniaux militaires : une projection mondiale à l'époque moderne ? », in KLEIN Jean-François, MARNOT Bruno, *Les Européens dans les ports en situation coloniale. XVIe-XIXe siècle*, Rennes : PUR, 2014, p. 71-106.

continué de supprimer à la suite de Turgot. Il rehausse le nombre de receveurs généraux et de receveurs de tailles, et augmente par ailleurs les impôts indirects (tabac, aides). Puis, en mars 1783, c'est Lefèvre d'Ormesson qui prend le relais, lançant de nombreux emprunts, avant d'être remplacé en novembre par Charles Alexandre de Calonne. Au final, la facture de la guerre d'Amérique, qui, selon André Zysberg, s'élève à environ 1,5 milliards de livres, « a été presque entièrement réglée par le recours à l'emprunt »²⁸. La guerre peut pousser à la banqueroute, mais il n'est pas question de déclarer celle-ci, « ce qui tuerait tout crédit, ruinerait les rentiers, attaquerait la monnaie et l'ensemble des activités économiques »²⁹.

L'économie politique, telle qu'elle se développe et telle qu'elle est conçue au XVIII^e siècle, a déjà comme caractère bien exprimé une tendance à former un tout social, à faire système, c'est-à-dire à mettre en interdépendance les éléments qu'elle relie³⁰. Si l'on revient aux ports de Provence, dans les argumentaires développés afin d'obtenir un investissement royal, la mise en avant d'une telle interdépendance est notable. Il ne suffit pas d'avoir les fortifications nécessaires, de constituer un abri pour les vaisseaux du Roi, il faut aussi fournir des hommes. Ainsi il est même parfois question, comme à Toulon, de faire cohabiter la marine royale avec la marine marchande, une telle cohabitation pouvant être jugée réciproquement utile, notamment par le caractère flottant de la main d'œuvre ouvrière des arsenaux. En 1786, les maire et consuls de la ville écrivent à ce propos à de La Tour :

« Les bois rebutés dans l'arsenal par le défaut de proportion sont employés utilement par le commerce, il est à même d'acheter les cordages, les voiles, tous les objets hors de service et dont il tire parti. Il a l'avantage de n'avoir point de frais de transport à payer dans des cas d'échouement, de naufrage, et autres événements imprévus, on reçoit les secours les plus prompts de l'arsenal par la protection que M.M. les Intendant et Commandant accordent aux négociants. La Marine Royale a la facilité de disposer des ouvriers attachés au Commerce, sans les arracher à leur familles et les constituer à des dépenses onéreuses »³¹.

Pour La Seyne, dans un rapport de synthèse qui semble être écrit de la main d'un administrateur royal en 1785, il est possible de lire :

« Le comblement du port de Seine en Provence et la dégradation de ses quais ne permettent plus d'y recevoir ni d'y construire des navires au dessus de 150 tonneaux, et il y a lieu de craindre que les

28 ZYSBERG (2002), p. 410.

29 *Id.*

30 Encore, il sera plus largement question de cela au chapitre 5.

31 Arch. Nat. H¹ 1261 , Mémoire des maire et consuls de Toulon adressé à M. de La Tour, 20 février 1786.

ouvriers, qui y sont domiciliés, n'aillent s'établir ailleurs, ce qui seroit préjudiciable au port de Toulon dans le voisinage duquel il est intéressant de conserver cette classe d'hommes si nécessaires aux travaux de son arsenal »³².

Deux années plus tôt, un rapport indique déjà : « on y arrive par un détroit d'environ 200 toises défendu par des tours et autres fortifications ; si un plus grand Commerce y attiroit un plus grand nombre d'habitans, le service de la Marine royale de Toulon ne pourroit qu'y gagner »³³. La même année, dans leurs *Observations Politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de Commerce maritime dans la méditerranée*, les maire et consuls de La Seyne écrivent :

« Trois motifs importans demontrent la necessité et l'utilité de cet Etablissement. 1° Les Revenus qu'un Grand Commerce donne à L'État 2° Les Secours Reels et particuliers qu'un plus Grand nombre de marins, d'ouvriers et de navires marchands offrent à la marine Royale et enfin Le Bonheur des habitans de Cette partie de La provence ou Cet Etablissement semble devoir etre fait. Ces avantages offrent La ville de La Seyne aux Regards de tout le monde. L'intéret public et L'intéret privé sollicitent Ce nouvel Etablissement »³⁴.

Il faut des hommes disponibles pour le service du Roi, c'est-à-dire des groupes de personnes qui puissent servir en temps de guerre, tout en pouvant s'embaucher aussi en temps de paix. Il y a les « officiers mariniens » qui exercent sur les vaisseaux à un plus haut niveau hiérarchique, probablement issus de la noblesse provençale qui fait ses classes dans l'ordre de Malte et qu'on retrouve sur les vaisseaux du roi, mais il est surtout question d'une pépinière de marins et d'ouvriers embarqués³⁵. Le monde du négoce participe lui aussi aux guerres du roi. L'historien Charles Carrière l'a très bien noté : « en gardant toutes les guerres, qu'elles soient directes ou indirectes – un commerce international n'est extérieur à aucune. Dans cette perspective, pour l'activité locale et, plus précisément, le travail des négociants, le balancement guerre-paix est le rythme profond de la vie commerciale ; nous dirions volontiers la respiration du siècle »³⁶.

2.3. Le négoce aime-t-il la guerre ?

32 *Id.*, Rapport sur le Rétablissement du Port de Seine, Provence 1785.

33 *Id.*, Rapport sur le Port de La Seyne, 3 septembre 1783.

34 *Id.*, *Observations Politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de Commerce maritime dans la méditerranée*, v. 1783.

35 Pour Saint-Tropez, par exemple, voir BUTI (2010), p. 261-265.

36 CARRIERE (1973), p. 465.

Les négociants peuvent mettre à profit leur participation à l'effort de guerre. Il est possible de tenter de profiter à long terme des emprunts étatiques, spéculer sur la dette. Il l'est également de viser un profit à plus court terme, dans le cadre de la guerre de course par exemple. « La course, une entreprise marchande, une affaire. C'est en terme de profit qu'elle est examinée ; le problème essentiel, l'unique, est celui du rendement. Les commanditaires sont plus commerçants qu'armateurs. Pour eux, toute initiative résulte d'un examen contradictoire des risques et des profits »³⁷. Cela peut rebuter plusieurs négociants marseillais à investir des capitaux dans une guerre de course jugée trop peu rentable. D'une manière générale, la guerre peut être source de multiples spéculations.

« La guerre s'annonce-t-elle, les produits d'importation renchérisent rapidement ; les stocks se valorisent ; celui qui a, garde ; celui qui n'a pas, essaie d'acheter pour stocker le plus longtemps possible et vendre au meilleur cours, lorsque l'ouverture du conflit aura créé une pénurie telle que ceux qui sont maître des réserves deviennent maîtres des prix. Des bruits de paix se font-ils entendre ? Il faut savoir lâcher la main et accepter de gagner moins pour éviter de perdre davantage. Il est vrai que les spéculations inverses sont possibles sur les produits dont l'exportation maintient la valeur. Lors des hostilités, ils sont abondants et sans écoulement. Il s'agit alors d'acheter bon marché avant que la paix ne se confirme ; on revendra cher lorsqu'elle s'établira et que le commerce reprendra. Avec deux réserves cependant : on n'est jamais seul à le faire ; d'autre part, ces diverses spéculations sont souvent contredites par l'événement ! Les correspondances se multiplient alors, signalant à la fois toutes les éventualités et toutes les fluctuations. Plus que jamais le négociant doit être vigilant : ce n'est plus le temps de la routine »³⁸.

Les négociants sont très attentifs aux évolutions diplomatiques. Les conséquences d'une guerre sur le commerce peuvent être multiples. Le rôle des consuls à l'étranger est emblématique de cette attention géopolitique et les négociants, même s'ils profitent inégalement de ces réseaux³⁹, peuvent tirer de nombreuses informations de leur part. L'avocat marseillais Laget de Podio dans son ouvrage *De la juridiction des consuls de France à l'étranger* paru en 1826 écrit que « les consuls ont été institués pour protéger le commerce et la navigation des sujets de Sa Majesté dans les pays étrangers, pour prononcer sur les différends qui peuvent s'élever entre eux, et pour fournir au

37 *Id.*, p. 523.

38 *Id.*, p. 533.

39 BARTOLOMEI Arnaud, « Introduction », in BARTOLOMEI Arnaud (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)* [En ligne], Rome-Madrid : École française de Rome, 2017.

Gouvernement les documents qui doivent le mettre à portée d'assurer la prospérité du commerce extérieur »⁴⁰. Selon l'historien Guillaume Calafat :

« Cette définition résume très efficacement les deux grandes prérogatives d'ordinaire associées à l'institution consulaire dans les sources normatives et les dictionnaires d'Ancien Régime, à savoir une fonction de *protection* et une fonction de *jurisdiction*, toutes deux censées sécuriser les échanges marchands et maritimes à large rayon »⁴¹.

L'institution consulaire française est héritière d'une longue histoire. Elle est un prolongement des lois regardant la navigation, le commerce et les différends entre les marchands, et plonge ses racines au XII^e siècle « avec les premiers consulats créés par les villes italiennes afin de protéger leurs marchands », comme le rappelle l'historienne Anne Mézin⁴².

Les négociants sont attentifs aux renseignements consulaires. Si la guerre peut être objet de spéculation, elle peut aussi paralyser le commerce maritime. Ils ont souvent peur de perdre des navires. Or, il faut s'assurer de maintenir les liaisons avec le Levant, de s'assurer aussi « des moyens de transport, aussi réguliers et sûrs que possible avec l'Italie »⁴³. La guerre peut aussi être le moment où l'État impose en son propre territoire une « dérogation temporaire aux exemptions fiscales dont jouissaient les groupes sociaux privilégiés »⁴⁴. La neutralité est parfois plus profitable⁴⁵. Tel est le cas pour Livourne, « lieu d'interconnexion du commerce de longue distance, peu intégré à l'économie de l'arrière-pays et plus ou moins indispensable à toutes les nations commerçantes de l'Europe occidentale ; celles-ci, même dans leurs conflits réitérés, [ont] soin, au moins jusqu'à la moitié du XVIII^e siècle, de tenir le port franc toscan éloigné des combats »⁴⁶. L'historien Andrea Addobbati va même jusqu'à affirmer : « Ce n'est pas un hasard si Livourne perd en importance au fur et à mesure que se réduit le niveau de violence dans les relations méditerranéennes »⁴⁷. Charles Carrière et Marcel Courdurié n'ont pas tiré les mêmes conclusions lorsqu'ils ont étudié le report des flux de commerce marseillais vers Livourne dans le contexte de la

40 Cité dans CALAFAT Guillaume, « Les juridictions du consul : une institution au service des marchands et du commerce ? Introduction », in BARTOLOMEI (2017).

41 *Id.*

42 MEZIN Anne, « La fonction consulaire dans la France d'Ancien Régime : origine, principes, prérogatives », in LE BOUEDEC Gérard, ULBERT Jörg (dir.), *La fonction consulaire à l'époque moderne : L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 37-49.

43 CARRIERE (1973), p. 543-544.

44 BEGUIN, GENET (2015).

45 CARRIERE (1973), p. 546.

46 ADDOBBATI Andrea, « L'espace de la guerre et du commerce : réflexions sur le *Port of Trade* polanyien à partir du cas de Livourne », *Cahiers de la Méditerranée*, 85, 2012, p. 233-250.

47 *Id.*

guerre de sept ans, entre 1755 et 1762⁴⁸. L'avantage commercial réel de la neutralité semble être sujet à débat, d'un débat qui n'a semble-t-il rien de très nouveau. Hugues de Saint-Victor au XII^e siècle ne vantait-il pas déjà les mérites pacifiques du commerce ? Cette pensée du doux-commerce avant l'heure permet de relativiser un point de vue comme celui du chercheur en littérature Stéphane Pujol. Ce dernier ne se trompe pas lorsqu'il présente le doux-commerce comme un « modèle idéal et abstrait », voire un « mythe libéral », mais il va sans doute vite en besogne quand il déclare que c'est une « invention des Lumières »⁴⁹.

Si la vision du commerce comme facteur de paix est effectivement notable au XVIII^e siècle dans les textes de nombreux auteurs d'alors, nous refusons pour autant de donner aux modèles plus d'importance qu'ils n'en ont. Il nous semble plus prudent d'affirmer que cela dépend tout simplement des cas, de la nature du négoce, des possibilités que cela nuise à des concurrents potentiels, de qui va porter le coût de la guerre, de ce qu'il y a à perdre ou à gagner, de la force militaire de l'État par lequel des négociants vont être protégés, des conditions de la résolution du conflit. Le rapport guerre / négoce a, dans sa dialectique, des similitudes avec le rapport guerre / politique dont il était question en introduction. Le négoce peut être la continuation de la guerre par d'autres moyens, tout comme la guerre peut-être la continuation du négoce par d'autres moyens. Ce n'est là que jouer sur des mots, mais c'est ce que peut suggérer la lecture d'un passage significatif des *Lezioni di commercio* d'Antonio Genovesi, publiées pour la première fois en 1757 :

« Lo Spirito poi del Commercio non è che quello delle conquiste. Tra i barbari si conquistano le persone e le terre ; tra i popoli trafficanti le ricchezze. Ma perchè questo spirito possa svilupparsi e quel fare a che riguarda, vale a dire dar moto e vigore alla nazione, che lo intraprende, richiede due gran vetti, cioè la protezione, e legittima libertà. Egli è primamente da essere protetto dal Sovrano, affinché sia rispettato dalle altre nazioni, perchè non ritrovi impedimento nel suo corso. Niuna nazione ha mai avuto Commercio, senza che si sia impiegata a proteggerlo. Due poi sono le maniere da proteggerlo, una delle quali consiste ne'trattati di Commercio ; l'altra nelle armate navali. La prima maniera è la più umana ; e la seconda è giusta : perchè il Commercio marittimo è per sua natura libero »⁵⁰.

48 CARRIÈRE Charles, COURDURIÉ Marcel, « Les grandes heures de Livourne au XVIII^e siècle. L'exemple de la guerre de Sept Ans », *Revue historique*, CCLIV, n°1, 1973, p. 39-80.

49 PUJOL Stéphane, « Un mythe libéral, une invention des Lumières : Le commerce comme remède à la guerre », *Lumen*, 30, 2011, p. 113-130.

50 GENOVESI Antonio, *Lezioni di commercio o sia d'economia civile*, partie prima, Sassano, 1769, p. 238-239. Trad. : « L'Esprit du Commerce n'est que celui des conquêtes. Entre les barbares se conquièrent les personnes et les terres ; entre les peuples trafiquants les richesses. Mais pour que cet esprit puisse se développer et faire ce qu'il doit faire, c'est-à-dire donner mouvement et vigueur à la nation qui l'entreprend, cela requiert deux points culminants, à savoir la protection et la légitime liberté. Il doit être en priorité protégé par le Souverain, pour qu'il soit respecté par les autres nations, pour qu'il ne se retrouve pas empêché dans son cours. Aucune nation n'a eu de Commerce sans s'être employée à le protéger. Il y a deux façons de le protéger. Une d'elles, ce sont les traités de Commerce ; l'autre les armées navales. La première façon est la plus humaine ; et la seconde est juste : parce que le Commerce

Genovesi, hostile aux monopoles, rappelle tout de même ensuite qu'il ne faut pas demander plus de deux choses dans les traités, à savoir la « *libertà di trafficare* » et l' « *Accomodamento di Tariffa* »⁵¹. Dans ces passages, l'économiste napolitain n'invente rien de nouveau, il ne se fait que le témoin de son temps. Les vaisseaux royaux de France par exemple ont souvent protégé les bâtiments de commerce, bien qu'il soit presque toujours reproché aux bénéficiaires qui ont sollicité une protection de ne pas en accepter les servitudes⁵². Par ailleurs, Genovesi sous-estime sans doute le rôle de la puissance militaire dans la négociation des traités de Commerce, qui ne forment alors plus deux manières si distinctes que cela de protéger son commerce. L'objectif économique a pu avoir une place de choix dans les négociations politiques des traités de paix : un des rôles des consuls est d'ailleurs de faire respecter dans le temps les clauses de tels traités. Ainsi, en 1725, le consul représentant la France à Cagliari tente de faire valoir les privilèges fiscaux accordés antérieurement aux négociants français :

« Le S. Paget Consul de France à Cagliari eut l'honneur il y a deux ans de représenter à V.E. qu'on obligeoit les batiments françois qui venoient commercer dans les ports de Sardaigne à payer le droit du cubertage et le droit du St Office, que les Hollandois ny Anglois ne payent pas, mais cette première représentation n'ayant eu aucun effet, donc les Capitaines et Patrons François se plaignent continuellement, le dit Consul prend à liberté pour la seconde fois de suplier très humblement V.E. de vouloir bien faire decharger ces bâtimens François de ces droits, devant en être exempt ainsy que le sont les Anglois et les Hollandois. Si V.E. veut bien considérer que les François ne doivent pas payer de plus grands droits que les Anglois ainsy qu'il est porté par les traités faits entre la France et l'Espagne. Elle ordonnera sans difficulté que ces François ne soient plus assujetis à ces droits »⁵³.

Alors même que la Sardaigne est passée sous domination de la maison de Savoie, la diplomatie française cherche à faire valoir de vieux droits acquis le siècle dernier avec le Traité des Pyrénées signé en 1659 entre la France et la couronne d'Espagne. Dans le *Mémoire contenant les motifs qui mettent les François en droit de demander l'exemption du droit de Cubertage, et du droit de St Office qu'on leur fait payer dans les Ports de Sardaigne*, datant sans doute de 1725 lui aussi, c'est l'article VI de ce traité qui est rappelé :

maritime est libre de nature ».

51 *Id.*, p. 239.

52 CARRIÈRE (1973), p. 493.

53 A.S.T.c. Mazzo I Cat 19a, Representation du Consul de France à M l'Abbé del Maro Vice Roy de Sardaigne, Caillery le 24 octobre 1725.

« Les Villes, sujets, Marchands, Manans, et Habitants des Royaumes, Etats, Provinces, et Pays appartenants au Roy très Chretien jouïront des mêmes Privileges, Franchises, Libertéz et Sureté dans le Royaume d'Espagne, et autres Royaumes, et Etats appartenants au Roy Catholique, dont les Anglois ont eu droit de jouïr par les derniers traittés faits entre les deux Couronnes d'Espagne et d'Angleterre, sans qu'on puisse en Espagne, ni ailleurs dans les Terres, et autres Lieux de l'obeissance du Roy Catholique exiger des François et autres Sujets du Roy T.C. de plus grands droits et impositions que ceux qui ont été payez par les Anglois avant la rupture ou qui sont payez presentement par les Habitants des Provinces unies des Pays bas, ou autres étrangers, qui y seront traittez le plus favorablement »⁵⁴.

Est aussi mise en avant, dans le but de convaincre du bien fondé d'une telle requête d'exemption, une ordonnance rendue par la Reine d'Espagne le 2 décembre 1670 « par laquelle elle ordonne que tout ce qui a été accordé aux Anseatiques, et aux Anglois soit gardé, observé, et executé inviolablement à l'égard de la France sans aucune difficulté »⁵⁵. Il est effectivement reconnu, malgré le changement de domination sur l'île de Sardaigne, par la nouvelle administration royale que les français devraient être exemptés du droit de cabotage qu'ils ont payé jusqu'ici. Par contre, étant donné les « *esorbitanti pretenzioni* »⁵⁶ du Consul de France, « *come haveva gia fatto à Nizza* »⁵⁷, le Roi Victor-Amédée II demande à la France de rappeler celui-ci, ce qui a pour effet semble-t-il de calmer ses ardeurs, notamment vis-à-vis du droit de Saint-Office.

Les exemptions fiscales ont donc une place de choix dans les négociations internationales : sujet délicat, objet de litige. Une exemption fiscale accordée à des négociants installés dans une autre puissance est considérée comme une perte de recettes pour le Roi au bénéfice d'un commerce profitant à un autre royaume. Un des points névralgiques du jeu de la concurrence internationale relève de l'ordre de la géopolitique fiscale.

L'architecture militaire rend notable l'emprise des États sur leur bourgs littoraux, à Livourne, à Marseille, comme en Sardaigne. Elle peut être un indicateur de l'affirmation de l'État régalien, à

54 *Id.*, Mémoire contenant les motifs qui mettent les François en droit de demander l'exemption du droit de Cubertage, et du droit de St Office qu'on leur fait payer dans les Ports de Sardaigne, v. 1725.

55 *Id.*

56 *Id.*, Sulle pretenzioni del Consule di Francia, v. 1725-1730.

57 *Id.*

l'instar des lazarets construits sur le modèle militaire, des capacités de contrôle sur les hommes et les choses dont ils relèvent, de la consolidation des appareils étatiques de dominations à laquelle ils participent. Les notables locaux sont amenés à participer pratiquement au développement de l'État régalien et à le légitimer symboliquement. Cela est évident au vu des fonctions administratives qu'ils peuvent occuper, mais cela est aussi perceptible dans la façon dont ils mettent en avant l'utilité de leur port, notamment son caractère fortifié et le service qu'il pourrait rendre au Roi en temps de guerre. Les demandes d'investissement royal dans le cadre de travaux portuaires sont toujours accompagnées de telles justifications. Ils s'investissent localement dans l'affirmation de l'État royal, pour que le Roi investisse dans leurs localités. Si l'État investit, ce n'est pas seulement pour favoriser le négoce, mais également pour améliorer ses dispositifs militaires, en ayant régulièrement le long des côtes des refuges pour ses vaisseaux. Les infrastructures portuaires doivent donc pouvoir conjointement servir l'État et le négoce, étendant les capacités de contrôle régalien du territoire tout en favorisant l'expansion des échanges économiques. Il y a là une forme de complicité fonctionnelle. Une complicité fonctionnelle qui s'illustre également dans la guerre maritime.

La guerre est un moyen de conquêtes, mais la guerre est risquée et coûte cher. La guerre peut amener à la négociation de traités de paix avantageux, notamment pour le négoce, mais la guerre peut aussi paralyser celui-ci, faire augmenter l'impôt, ou encore rendre la navigation risquée et faire monter le prix des assurances, comme c'est par exemple le cas suite à la guerre maritime qui éclate en 1793⁵⁸. La neutralité peut offrir des avantages. Les neutres peuvent profiter de la situation. Mais la guerre peut aussi être un objet de spéculation. La guerre peut démontrer la vigueur avec laquelle un État défend son commerce, notamment par l'accompagnement des flottes marchandes par les vaisseaux du Roi. Elle peut aussi poursuivre des fins économiques, la domination d'un territoire pour en exploiter les ressources, l'affaiblissement d'un concurrent, à l'instar de l'Angleterre « qui vise les forces maritimes, les possessions coloniales de l'adversaire »⁵⁹. Il est possible de s'enrichir grâce à la guerre, mais la guerre n'est pas toujours bonne pour les affaires. L'effort de guerre a un coût. C'est un jeu risqué. La guerre peut rapporter à long terme, pour une puissance étatique, pour ses créanciers, même pour le négoce maritime, mais elle peut aussi paralyser quelques échanges commerciaux, et parfois même affaiblir le rendement des impôts : ces impôts qui sont nécessaires au remboursement de la dette, qui sont nécessaires à l'investissement dans des aménagements portuaires, ces impôts que des négociants rechignent souvent à payer et qui sont parfois eu cœur de grandes tensions sociales. Aucun modèle univoque ne semble donc coller à la réalité, mais ce n'est

58 Voir MARZAGALLI Silvia, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 2008, p. 184-207.

59 CARRIÈRE (1973), p. 468.

sans doute pas pour rien que la relation guerre / commerce a fait couler autant d'encre qu'elle a fait couler de navires.

Ce que nous pouvons tout de même dire, en guise de transition, c'est que les guerres que les États ont menées les uns contre les autres ne sont pas étrangères au négoce. Beaucoup de penseurs dits « mercantilistes » l'ont noté, chacun à leur manière : l'argent est le nerf de la guerre. Voilà qui constitue même le point de départ de la « doctrine mercantiliste » selon Raymond Aron⁶⁰. Mais au début du XVII^e siècle, Duarte Gomez Solis, représentant selon Nathan Wachtel d'une théorie mercantiliste « marrane » a lui-même mis en garde les souverains grâce à une autre formule qui nous semble conclure bien mieux ce chapitre : « Il n'y a pas de forteresse si imprenable que la poudre de l'argent ne puisse contre-miner »⁶¹.

60 ARON Raymond, *Paix et Guerre entre les nations*, Paris : Calman-Lévy, 1962, p. 249.

61 Cité dans WACHTEL Nathan, *Des archives aux terrains. Essais d'anthropologie historique*, Paris : EHESS / Gallimard / Seuil, 2014, p. 452.

CHAPITRE 3

Frontières et négoce

Frontière, terme d'emploi militaire apparu dès le XIV^e siècle, est le féminin de « frontier », adjectif qui dérive du substantif « front ». Encore une fois, le lien entre guerre et construction de l'État « moderne » est notable. « Limites » et « frontières » sont pendant longtemps des termes assimilés. La question des frontières est essentielle dans la formation des États-nations. En 1776 apparaît en France le néologisme « délimitation des frontières », mais cela s'inscrit dans un processus de longue durée qui comprend par exemple la négociation et les conséquences du traité de Westphalie clôturant la guerre de trente ans en 1648, bien qu'il faille attendre la Révolution française pour qu'il y est une véritable étatisation de la nation⁶². Les rythmes géographiques au niveau de la fixation des frontières par les États sont divergents. Ainsi dans le Royaume des Deux-Siciles, c'est au cours des années 1830 qu'aboutit une définition frontalière stable par rapport à l'État pontifical⁶³. D'une manière générale le XIX^e siècle est un siècle d'affirmation en divers pays de l'État-nation⁶⁴.

La mer est une limite naturelle. On sait à quel point les rivages ont pu être sources de crainte, avant de représenter un certain attrait⁶⁵. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, l'espace méditerranéen est à la fois un espace d'échanges économiques et d'affrontements militaires. Par la côte, peuvent venir les corsaires, accoster les troupes ennemies : les fortifications littorales sont alors les traces des prérogatives étatiques de défense du territoire. Mais, la côte, c'est aussi l'espace où l'on décharge les marchandises venues d'ailleurs, où l'on embarque possiblement celles produites dans l'arrière-pays ou entreposées dans le port. Dans le cadre des politiques « mercantilistes », les ports sont à la fois des espaces à protéger et des espaces grâce auxquels il faut

62 Sur tous ces points, voir GANTET Claire, *Guerre, paix et construction des États. 1618-1714*, Paris : Seuil, 2003 ; BIRNBAUM Pierre, *La logique de l'État*, Paris : Fayard, 1982. ; FOUCHER Michel, *L'invention des frontières*, Paris : Fondation pour les études de défense nationale, 1986. ; FOUCHER Michel, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris : Arthème Fayard, 1988. ; Ou encore DION Roger, *Les frontières de la France*, Paris : Hachette, 1947.

63 DI FIORE Laura, « Entre espace et territoire. La construction des frontières du Royaume des Deux-Siciles au XIX^e siècle », *Histoire @ Politique*, n°30, 2016, p. 167-185.

64 Voir par exemple HOBBSBAWM Eric J., *Nations et nationalismes depuis 1780 : programmes, mythe et réalité*, 1990, Paris : Gallimard, 1992.

65 CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1740-1840*, Paris : Flammarion, 1990.

tenter de gagner une sorte de guerre commerciale dans un contexte de grande concurrence entre les États. Cette dernière ambition donne notamment lieu à l'instauration de ports francs à Livourne, à Gênes, à Nice, à Civitavecchia, à Marseille ou par exemple plus tard, au XVIII^e siècle à Messine, soit dans des ports de la Méditerranée occidentale qui se constituent comme réseau maritime particulièrement emprunté, tout autant d'étapes pour les navires de commerce. Il n'est pas étonnant de voir qu'encore en 1840, malgré la diffusion du bateau à vapeur, lorsqu'il part de Naples, le navire Léopold II, pour ne donner qu'un exemple, rejoint Marseille en faisant halte à Civitavecchia, Livourne et Gênes⁶⁶.

Mais qu'est-ce qu'un port franc ? Il s'agit, pour le dire en quelques mots, d'une zone à laquelle on accorde une franchise, c'est-à-dire des privilèges fiscaux, la garantie par l'État « mercantiliste » que le négoce n'y sera pas taxé, dans l'objectif d'y attirer le négoce afin d'attirer avec lui des richesses économiques. Voilà une définition qui semble simple, mais qui en réalité ne peut que nous tourmenter dans une perspective de longue durée. Antonio Genovesi n'a-t-il pas écrit, comme nous le rappelions dans le premier chapitre, que le négociant est « libre par nature »⁶⁷ ? Alors pourquoi aurait-il besoin d'un État pour lui garantir cette « liberté » dont la teneur politique l'assimile alors à un « privilège » : à quelque chose qui s'accorde, ou se concède, quelque chose dont on bénéficie de la part d'un pouvoir, telle une exemption fiscale ? Ne pouvons-nous pas non plus repenser au début de l'article « Franchise » que Voltaire écrit dans le volume VII de *L'Encyclopédie* publié en 1757 ?

« mot qui donne toujours une idée de liberté dans quelque sens / qu'on le prenne ; mot venu des Francs, qui étoient libres : il est si ancien, que lorsque le Cid assiégea & prit Toledé dans l'onzième siècle, on donne des *franchies* ou *franchises*, des libertés, des privilèges jusque dans la plus grande anarchie du pouvoir féodal. Dans tous les pays d'états, le souverain juroit à son avènement de garder leurs *franchises*. »⁶⁸

Avec de tels questionnements, on sent bien que la question des franchises portuaires, accordées entre le XVI^e et le XVIII^e, se complexifie et il nous faut dès lors tenter de voir quels peuvent être ces « privilèges » que des États accordent au négoce, dans le but d'attirer des négociants dans un cadre de concurrence acharnée, commerciale et militaire. Comment les États doivent faire face à cette sorte de liberté naturelle dont parle Genovesi, ou que le souverain peut parfois jurer de maintenir pour s'assurer d'un soutien, comme le sous-entend Voltaire, pour pouvoir dans le cas des franchises portuaires réellement bénéficier des échanges commerciaux qui peuvent jouer à

66 Archives Départementales des Bouches-du-Rhône 6 S 20 2, Exemplaires du Journal du Sud, Décembre 1840.

67 GENOVESI (1769), p. 239.

68 *L'Encyclopédie*, [En ligne ; encre] Vol. VII, 1757, p. 283.

l'avantage de leur puissance, ou au désavantage d'une puissance concurrente ? Enfin, on pourra se demander si finalement l'assimilation d'une liberté naturelle à un privilège concédé ne serait pas, d'une manière a priori paradoxale, une manière de faciliter à la fois le contrôle tout en s'assurant une certaine complicité de la part du monde du négoce.

3.1. Privilèges du négoce

Au Moyen Age déjà, une ville est définie par ses « privilèges ». Notons que l'usage du terme « liberté » correspondrait sans doute mieux à la réalité des cités italiennes, déjà en porte-à-faux par rapport aux préceptes de soumission féodale, à commencer par celle de Pise qui élit une forme de gouvernement consulaire dès 1085⁶⁹.

Au sein des villes, d'une manière plus générale, les privilèges sont de nature très variable. Ils peuvent toucher des groupes sociaux divers : du paysan exempté de gabelle, de l'artisan dans sa corporation jusqu'aux aristocrates. Considérés comme « libertés », ils ont pu être perçus comme un moyen de se garantir de l'arbitraire royal, des droits coutumiers à préserver malgré le renforcement du pouvoir monarchique. De fait, les rapports entre l'aristocratie et le pouvoir royal ont parfois été bien conflictuels, à l'instar de la dite Ligue du Bien public qui s'oppose en France à Louis XI au XV^e siècle. C'est aussi durant ce siècle, selon Jérôme Baschet, que :

« l'opposition entre nobles et non-nobles acquiert une rigidité inédite (pour désigner des groupes sociaux et non plus des qualités). Il est désormais possible de parler de « noblesse » comme d'un groupe dont c'est, de surcroît, le prince (roi, duc ou pape) qui maîtrise la définition, notamment parce qu'il a la capacité d'anoblir. Le pouvoir monarchique joue désormais un rôle majeur dans la reproduction de la noblesse, en lui assurant une part notable de ses revenus, par le biais des charges qu'il confère, des soldes militaires, voire des fiefs de bourse (en argent), qui permettent, notamment aux nobles aragonais, de maintenir leur rang »⁷⁰.

Par la suite, le jeu des privilèges, des distinctions, n'a pas un rôle anodin dans la construction de l'État, comme la notion même de « noblesse de robe », utilisée deux siècles plus tard, le confirme. Elle est apparue en opposition à la « noblesse d'épée » sous la plume semble-t-il d'Etienne Pasquier en 1607 dans une réédition de ses *Recherches de la France*⁷¹.

69 CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1740-1840*, Paris : Flammarion, 1990., p. 27.

70 BASCHET (2006), p. 351.

71 CREMER Albert, « La genèse de la notion de noblesse de robe », *Revue d'histoire moderne & contemporaine* », 46-1, 1999, p. 22-38.

Distinctions nouvelles, privilèges accordés et protégés, peuvent être interprétés comme une manière de gouverner : de s'assurer des loyautés, de diviser, d'affaiblir des pouvoirs concurrents. Les privilèges peuvent toucher les cités, comme les « Bonnes Villes » françaises entre XIV^e et XVI^e siècle qui peuvent bénéficier de l'exemption de la taille ou de francs-fiefs, contre des prêts accordés par leur notables au Trésor royal⁷². Les villes portuaires bénéficient d'un traitement particulier : les privilèges doivent servir à y favoriser la captation des flux commerciaux maritimes. Les Médicis déclarent Livourne port franc en 1574. Sous la République de Gênes, une franchise portuaire est mise en place en 1595. En 1613, la maison de Savoie fait de Nice, et Villefranche, port franc. Le pape institue déclare la franchise portuaire à Civitavecchia en 1630. Colbert officialise par édit, en 1669, soit un an après l'édification du grand Lazaret, le privilège marseillais.

S'il y a parfois tant de points communs entre les politiques expérimentées dans des contextes étatiques différents, telles les franchises, c'est que les choix politiques nationaux doivent être envisagés dans la perspective de la concurrence européenne. L'octroi en faveur de Marseille du monopole du commerce du Levant a par exemple « pour but d'en faire le grand entrepôt de Méditerranée occidentale, au détriment de Livourne »⁷³. D'une manière générale, ne peut-on pas imaginer qu'un souverain craignant de voir sa puissance déclassée, sur une question de commerce maritime par exemple, recherche la raison d'un succès voisin, se fasse conseiller pour cela, tente d'appliquer une recette qui lui semblerait fonctionnelle ou à innover à partir d'elle ? C'est en tout cas ce que peuvent laisser penser quelques archives du Duché de Savoie de la fin du XVII^e siècle⁷⁴. Le port franc niçois existe depuis plusieurs décennies, mais tant de questions se posent sur les raisons du succès maritime de la République de Gênes. Combien faut-il y payer de droits d'entrée ? Y a-t-il des magasins pour les marchandises ? Comment fonctionnent-ils ? Appartiennent-ils à des particuliers ou à la République ? « Ce que l'on fait payer pour les magasins y est à proportion du temps que les marchandises y demeurent ou autrement »⁷⁵ ? Les marchandises sont-elles directement achetées ou, « sy l'ont preste en avance de l'argent dessus le prix d'icelles, Combien et quel Interet lon prend pour Cella et en quel temps les marchands a qui apartiennent les marchandises sont obligés de les retirer », est-il écrit en français dans le document⁷⁶ ? Ces questions sont posées dans le cadre d'une réflexion organisationnelle à propos de Villefranche, *Villa Franca*, fondée en 1295 avec octroi de franchise pour encourager la sédentarisation en bord de mer.

72 Voir CHEVALIER Bernard, *Les Bonnes Villes de France du XIV^e au XVI^e siècle*, Paris : Aubier, 1982.

73 LE MAO Caroline, *Les villes portuaires dans la France moderne. XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris : Armand Collin, 2015, p. 187.

74 Archivio di Stato di Torino sezioni riunite (ensuite A.S.T.r.) I^a archiviazione Navigazione e porti marittimi, Mazzo I, Istruzione et relazione sopra il porto franco di Genova, 1667.

75 *Id.*

76 *Id.*

Par ailleurs, ce ne sont pas que les recettes génoises qui sont au cœur de l'attention. Livourne et Marseille sont également concernées, et même « tous lieux de la méditerranée, comme aussi pour Lolande, Langleterre, pour tous lieux de la mer océane »⁷⁷. Combien y prennent les officiers ? « Quel ordre on observe pour les Consuls des nations, et quel droit ils prennent sur ceux de leurs pays » ? Qu'exigent-ils sur les « choses des autres »⁷⁸ ? Il est aussi demandé que les « imprimés des privilèges et franchises ou réglemens touchant les ports »⁷⁹ soient, s'ils existent, récupérés et transmis. En somme, voilà le type de documents qui semble suggérer que la concurrence commerciale moderne n'est pas mère de diversité administrative, mais bien plutôt d'uniformisation. Dans un jeu de concurrence politique et commerciale, ne faut-il pas fixer des règles compréhensibles par tous ?

L'institution du port franc est conçue comme un facteur d'expansion économique. « Les ports dits « francs » appartiennent à la catégorie des zones franches, c'est-à-dire des espaces délimités et clos, auxquels ne s'applique pas la réglementation douanière nationale »⁸⁰. Il faut profiter des courants commerciaux, attirer les étrangers, que les négociants aient intérêt à rester ou venir dans le royaume. Il y a cependant des rythmes politiques bien différents dans l'adoption d'une telle mesure. Que nous révèlent ces diversités spatio-temporelles ? Pour le moins, qu'il semble inutile de chercher un modèle univoque, mais qu'il convient d'interroger les spécificités d'un contexte par rapport à un autre, essayer d'individuer les possibles raisons d'une mesure, les possibilités de son application, son caractère expérimental, les jeux de pouvoir qui la sous-tendent (qui peut y gagner quoi?), son potentiel tactique dans une stratégie plus vaste de capitalisation et de contrôle.

Pour Marseille, l'historien Charles Carrière parle d'« étrange port franc »⁸¹. L'édit de 1669 a constitué « un ensemble complexe, puisqu'il établit à la fois et non sans contradiction [...] franchise du port et monopole du commerce du Levant »⁸². La franchise ferait de Marseille une ville étrangère. Peut-être pourrait-on plutôt dire qu'elle confirme une liberté (sous caution) à une cité qui ne fut intégrée au royaume qu'à la fin du XV^e siècle. Reste que les négociants de Marseille voudraient, dans les termes de Carrière, obtenir une forme de « double nationalité : ville étrangère pour son commerce, française pour ses manufactures »⁸³, ce contre quoi s'indigne d'ailleurs en 1779 Sartine, ministre de la Marine, qui écrit à La Tour :

77 *Id.*

78 *Id.*

79 *Id.*

80 MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris : PUPS, 2011. . 195.

81 CARRIÈRE (1973), p. 310.

82 *Id.*, p. 309.

83 *Id.*, p. 317.

« La prétention de conserver sa franchise, et celle de faire traiter ses fabriques comme nationales, sont contradictoires et mêmes injustes, et ce sont ces prétentions qui, dans beaucoup d'occasions, ont fait entamer la franchise et porté un préjudice réel à une constitution qui n'a eu pour but que de rendre Marseille l'entrepôt de la Méditerranée. Cette ville ne saurait être fabricante sans nuire à l'industrie du royaume, puisqu'elle n'est soumise à aucun droit d'entrée, et parce qu'il lui serait aisé d'employer des matières étrangères et de confondre les objets de sa fabrication avec ceux de la fabrication étrangère »⁸⁴.

Il semble donc que dans le cas du port franc de Marseille, dont Colbert voulait faire une seconde Livourne, les négociants locaux ont voulu bénéficier à la fois des avantages du libre-échange et de ceux du protectionnisme, « double langage au gré de leurs intérêts »⁸⁵ qu'ils pratiquent d'ailleurs encore durant la Restauration, se faisant à la fois partisans du libre échange sur la question de la franchise portuaire et défenseurs du privilège de l'entrepôt et de l'exclusif colonial⁸⁶.

Le négoce marseillais, bénéficiant de relations exceptionnelles avec le Levant, est à la fois encouragé par l'État et ouvert sur le monde. Il est polyvalent. Il n'ignore pas la course, « sans être Dunkerque ou Saint-Malo »⁸⁷. Il participe à la traite, « sans rivaliser avec Nantes ou La Rochelle »⁸⁸ : sur les côtes de Guinée et de Mozambique, par exemple, à partir de 1783⁸⁹. Il participe aux échanges avec les Îles d'Amérique, « sans rivaliser avec Bordeaux »⁹⁰ : il s'impose « aux Antilles, au point qu'à la fin du siècle, les mouvements commerciaux du Levant et des Îles ont un niveau presque équivalent (importations et exportations réunies atteignent 63 millions pour le Levant, 55 pour les Îles) »⁹¹. Il est en lien avec de nombreuses autres places maritimes, Londres, Amsterdam, Gênes, Livourne, Cadix, Saint-Malo, ou continentales, Lyon, Paris, Madrid, Milan. Gilbert Buti écrit à ce propos : « Sur ces réseaux s'inscrivent non seulement la diffusion des marchandises, y compris les métaux précieux, mais encore le marché des assurances, les spéculations et arbitrages bancaires, les règlements financiers »⁹². Il souligne par ailleurs que :

« La seule étude du monde des négociants montre la complexité des réseaux reliant cette minorité qui tient le port et domine la ville, par l'établissement de multiples canaux d'influence, formels ou non. Liens familiaux, appartenance religieuses (un négociant sur deux est soit huguenot, soit nouveau

84 Cité dans *Id.*, p. 317-318.

85 MARNOT (2011), p. 196.

86 *Id.*

87 BUTI Gilbert, « Marseille au XVIII^e siècle : réseaux d'un port mondial », in COLLIN Michèle, *Ville et ports. XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris : L'Harmattan, 1994, p. 209-222.

88 *Id.*

89 LE MAO (2015), p. 100.

90 BUTI (1994).

91 LE MAO (2015), p. 100.

92 BUTI (1994).

converti), fortune, origine géographique, poids et type d'affaires sont autant de clés à mettre au trousseau permettant d'ouvrir les portes de ces réseaux constitués »⁹³.

La présence d'étrangers dans la cité phocéenne est par exemple notable. Comme le résume l'historien Jean-Baptiste Xambo :

« L'incitation à la construction de vaisseaux de commerce, la réfection des ports, l'appel à des artisans étrangers et la formation de compagnies de commerces puissantes ont été autant d'impulsion données par la royauté pour relancer l'économie maritime française. L'édit d'affranchissement du port de Marseille [...] constitue, pour ses signataires, la clé de voûte de ce renouveau. À l'instar des campagnes pour attirer le savoir-faire technique des étrangers, en matière d'industrie navale notamment, l'édit de franchise suscite un nouvel appel d'air aux talents allogènes. Il reprend les politiques libérales d'accueil mises en place avec succès à Amsterdam, Londres et Livourne notamment, pour donner à l'économie française une nouvelle dynamique »⁹⁴.

Des négociants étrangers viennent à Marseille, ce qui n'est pas toujours sans poser problème à leurs concurrents français⁹⁵, comme dans le cas des Juifs livournais Joseph Villareal et Abraham Atias installés en 1670⁹⁶, ou plus d'un siècle plus tard dans le cas de Léonard Straforello et Barthélemy Peragallo, originaires de Ligurie devenus citoyens marseillais⁹⁷.

Déplaçons-nous maintenant dans une autre port, Messine, qui a aussi bénéficié d'une franchise. Pourquoi ce déplacement ? Pour la simple raison qu'il semble que l'édit du port franc de Messine a lui-même été inspiré des édits précédents, concernant d'autres villes, mais qu'il s'agit d'un contexte assez différent et qu'il est alors intéressant de voir comment l'État bourbon formule les privilèges accordés dans une ville faisant partie d'une île où la présence de négociants étrangers est particulièrement prégnante.

Les vingt dernières années du XIX^e siècle, après l'abolition du statut de port franc, des élites locales veulent mettre en avant l'ancienneté du privilège du port franc. C'est le cas de Giannantonio Mandalari qui publie en 1895 *Un privilegio inedito di Enrico VI concedente il porto franco ai Messinesi e la conferma di Costanza con tre tavole litografiche*⁹⁸. La franchise remonterait à 1197,

93 *Id.*

94 XAMBO Jean-Baptiste, « Citoyenneté et commerce. L'affaire Villareal ou la fabrication controversée du mercantilisme marseillais (1669-1682) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines* [En ligne], 127-1, 2015.

95 Voir XAMBO (2014).

96 *Id.*

97 CARRINO Annastella, « Honneur marchand et espaces urbains », *Rives méditerranéennes*, 49, 2014, p. 99-117.

98 Archivio Storico del Comune di Messina (ensuite A.S.C.M.), MANDALARI Giannantonio, *Un privilegio inedito di Enrico VI concedente il porto franco ai Messinesi e la conferma di Costanza con tre tavole litografiche*, Messina : tipografia Filomena, 1895.

année durant laquelle Henri VI, empereur du Saint-Empire, l'accorde avant sa mort – accord que Constance de Hauteville confirme. Le négoce de Messine aurait donc une vieille histoire d'exemption fiscale. Selon un mémoire adressé vers 1950 par la chambre de commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture de la ville au Ministère de la Marine Mercantile, les premières franchises douanières officielles dateraient même de 1061, à l'époque de Roger I^{er} de Sicile⁹⁹. Bien plus tard, sous la domination espagnole, c'est en 1695 qu'un règlement établit officiellement une franchise, réactualisée en 1714, sous domination piémontaise, puis en 1728, sous domination des Habsbourg. Les Bourbons prennent l'île de Sicile en 1734, et publient en 1784 un édit afin de confirmer le privilège tout en redessinant les contours normatifs. Il est signé par le Souverain Ferdinand II, muni du sceau des armes royales, signé par le *Segretario di Stato pel Dipartimento di Guerra, Marina, e Commercio Marittimo*, communiqué à tous les secrétariats d'État et au vice-roi de Sicile, publié à la fois à Naples, à Palerme et bien sûr à Messine¹⁰⁰. L'année auparavant, la ville a subi de nombreuses destructions liées à un terrible tremblement de terre. La priorité avant de publier l'édit du port franc a donc été, comme il est indiqué dans le document, de restaurer les magasins, le Lazaret et « *ogn'altra opera pubblica, che può aver rapporto in quella Città alla negoziazione ed al traffico* »¹⁰¹.

La majeure partie des négociants opérant en Sicile sont d'origine étrangère¹⁰². L'objectif du port franc est autant d'encourager les « *Nazionali* » déjà installés à Messine que les « *Esteri* » qui pourraient être tentés de venir s'y installer :

« *A tutti i Mercanti e Negozianti tanto di quelle nazioni, che hanno Trattati di navigazione e di commercio stipolati co'Nostri Regni delle due Sicilie, quanto di quelle con cui siamo attualmente in stato di buona corrispondenza e di pace, concediamo reale, libero, [...] Salvocondotto, facoltà, e permesso di trasferirsi da qualunque parte del Mondo a stabilirsi in Messina ; d'immettervi mercanzie e dettate d'ogni genere tanto per mare, quanto per terra ; di trafficarvi, transitarvi, abitarvi colle loro famiglie, e senza di esse ; di partirne, tornarvi, vendervi, comprarvi, ed estrarne qualunque genere di cose, non escluse le Monete d'oro e d'argento, non ostante qualunque divieto in contrario, che fosse in osservanza ed in vigore nel Nostro regno di Sicilia : dando e concedendo similmente a' medesimi l'intiera libertà di esercitarvi l'enunciato traffico tanto sotto loro nome, quanto sotto nome de' loro corrispondenti senza impedimento, o molestia alcuna nè personale, nè reale »¹⁰³.*

99 Archivio Storico del Comune di Messina, Camera di Commercio Industria ed Agricoltura, Relazione presentata al Ministero della Marina Mercantile, v. 1950.

100 *Id.*, Editto reale per Lo ristabilimento, ed ampliazione de'privilegi, e del Salvocondotto della scala, e porto franco della Città di Messina, Napoli Stamperia Reale, 5 settembre 1784.

101 *Id.*

102 CAPRA Carlo, *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine della Controriforma a Napoleone*, Roma : Carocci, 2014, p. 230.

À cela s'ajoutent diverses exemptions d'impôts, gabelle incluse, sur les personnes, les familles, les marchandises, les livres, les manuscrits de n'importe quelle langue, mais aussi les bijoux et tout objet fait d'or et d'argent. Protection et privilèges sont offerts aux marchands et négociants prenant résidence à Messine. Ils ont également la possibilité d'entreposer leurs marchandises dans des entrepôts privés au sein de la ville, d'en disposer à leur bon vouloir et de les y laisser en leur absence.

Accueillir des négociants étrangers, c'est possiblement les retirer des filets des puissances concurrentes. C'est attirer des marchandises, diversifier l'offre, et c'est aussi l'espoir de profiter de leurs réseaux pour exporter les produits locaux. Il faut donc séduire le négociant, lui offrir des raisons de soutenir et d'alimenter l'économie du royaume. Le négociant doit être assuré que l'État régalien est de son côté, qu'il lui assure protection, même vis-à-vis de son pays d'origine, à l'exception tout de même des crimes de sang ou des délits trop importants. Ainsi est assurée à Messine :

« una piena, personale et reale sicurezza tanto dalle molestie di qualunque Giudice, Tribunale, e Potenza per qualsivoglia debito civile contratto in paesi stranieri, purchè non ne fosse stato convenuto il pagamento o in Messina, o in altra parte de'Nostri Domini, quanto dalle perquisizioni di qualunque Giudice, Tribunale, e Potenza a titolo di qualsivoglia delitto, che si dica da essi commesso fuori de'Nostri Domini, all'infuori de'delitti gravi, furti considerabili, decozioni fraudolente, ed altri delitti atroci. »¹⁰⁴

Voici qui s'assimile presque à un statut de réfugié pour riche négociant, voire une incitation au défaut de paiement dans une puissance concurrente. C'est dire si l'encouragement d'un négoce « affilié », résident, est un enjeu essentiel pour les États. Il est ailleurs annoncé que tous les bateaux qui sont dans le port de Messine, qu'importe la nation à laquelle ils appartiennent, seront défendus

103 A.S.C.M. Editto reale per Lo ristabilimento, ed ampliazione de'privilegi, e del Salvocondotto della scala, e porto franco della Citta di Messina, Napoli Stamperia Reale, 5 settembre 1784. Trad. : « À tous les Marchands et Négociants, autant de ces nations qui ont des Traités de navigation et de commerce stipulés avec Nos Royaumes des deux Sicile, que de celles avec qui nous sommes actuellement en bon état de correspondance et de paix, nous concédons un royal, un libre, [...] sauf-conduit, faculté et permis de venir de n'importe quelle partie du monde pour s'installer à Messine ; d'y introduire des marchandises et écrits de tout genre par mer comme par terre ; d'y trafiquer, d'y transiter, d'y habiter avec leur familles, et sans elles ; d'y partir, d'y retourner, d'y vendre, d'y acheter, d'en extraire toute sorte de choses, Monnaies d'or et d'argent incluses, malgré quelconque interdit contraire en vigueur dans Notre royaume de Sicile : donnant et concédant similairement aux mêmes l'entière liberté d'y exercer le dit trafic autant en leur nom qu'en celui de leur correspondants, sans empêchement ou quelconque entrave personnelle ou royale. »

104 *Id.* Trad. : « une entière, personnelle et royale sécurité tant contre les pressions de n'importe quel Juge, Tribunal et Puissance pour quelconque dette civile contractée dans des pays étrangers, à moins qu'il n'en fut convenu le paiement ou à Messine, ou dans une autre partie de Nos Domaines, tant contre les perquisitions de n'importe quel Juge, Tribunal et Puissance à titre de quelconque délit qu'il se dit avoir été commis par eux en dehors de Nos Domaines, à l'exception des délits graves, des vols considérables, d'insolvabilité frauduleuse, et autres atroces délits ».

en cas d'attaque. Pour combler le tout, les étrangers qui s'installent à Messine et y acquièrent un bien immobilier sont exemptés pour cinq années des gabelles urbaines, et la citoyenneté leur est concédée, avec l'habilitation aux offices civiques, s'ils se convertissent au catholicisme.

Cependant, quand il est question d'encourager quelques capitalistes à l'immigration, la confession religieuse ne doit pas représenter un obstacle autre que pour l'accession à des postes politiques, d'autant que la tolérance civile était déjà confirmée en 1728. Des droits sont par conséquent également ouverts au non-catholiques :

« A tutti gl'Individui di tutte le Religioni e Sette attualmente esistenti, e tollerate in Europa, non esclusivi Maomettani, e gli Ebrei, sia che transitino soltanto per Messina, sia che vogliano domiciliarvisi, e purchè prestino alle nostre Leggi l'ubbidienza, a cui ogni buon cittadino è tenuto, non solo permettiamo in quella Città, come fu stabilito nell'Edito del 1728, la tolleranza Civile, ma la estendiamo ancora a favor loro in quella speciale maniera, che i lumi del Secolo, i quali la Sovrana Autorità deve incoraggiare e proteggere, han fatta conoscere e sperimentare altrove conveniente e proficua ; in virtù di chè niuno degl'indicati, Individui potrà sotto pretesto di diversa Religione esser molestato, turbato, o multato da alcuna Potestà Secolare, o Ecclesiastica, a considizione però, che vivano quietamente, senza dare scandalo, dogmatizzare, o cercare di farsi proseliti, e di attirare seguaci alla loro credenza, ne'quali casi saranno puniti con irremissibile esilio da'nostri Domini »¹⁰⁵.

Dans une seconde moitié du XVIII^e siècle aux multiples tentatives réformistes, la monarchie des Bourbons cherche à encourager, à protéger, les « lumières du Siècle », mises en avant pour inciter les Chrétiens d'Orient, « *di rito Greco* », Arméniens, Maronites, ou encore Melchites, mais aussi les Mahométans et les Juifs, à venir capitaliser à Messine. Pour les Juifs en supplément de la « *perfetta tolleranza* » et de la sécurité, « *l'esenzione dal portare alcun distintivo* » est accordée et l'Édit insiste sur les droits qui leur sont donnés. Outre la possibilité de devenir propriétaire d'une maison, seulement pour l'habiter et dans un quartier assigné par le Sénat, ils peuvent aussi acheter une petite villa et un domaine dans la province de Messine, ainsi qu'un terrain pour enterrer leurs morts. Médecins et chirurgiens juifs sont autorisés à soigner les chrétiens, et médecins et chirurgiens chrétiens à soigner les juifs. Ils peuvent avoir leurs propres boucheries et abattre les bêtes selon leur

¹⁰⁵ *Id.* Trad. : « À tous les Individus de toutes les Religions et Sectes actuellement existantes et tolérées en Europe, Mahométans et Juifs inclus, qui transitent à Messine ou qui veulent s'y installer, et tant qu'ils prêtent obéissance à nos Lois, ce à quoi est tenu tout bon citoyen, nous ne permettons pas seulement dans cette Ville la tolérance Civile, comme il fut établi dans l'Édit de 1728, mais nous l'étendons encore en leur avantage de cette manière spéciale que les lumières du Siècle, que la Souveraine Autorité doit encourager et protéger, ont fait connaître et expérimenter ailleurs de manière avantageuse et profitable ; en vertu de quoi aucun des Individus concernés ne pourra sous prétexte d'une diverse Religion être molesté, contrarié ou contraventionné par aucun Pouvoir Séculier, ou Ecclésiastique, à condition en revanche qu'ils vivent dans la tranquillité, sans faire de scandale, dogmatiser ou chercher à faire des prosélytes, et de convertir des disciples à leur croyance, dans lesquels cas ils seront condamné à un exil irrémissible en dehors de nos Domaines. »

coutume. S'ils deviennent assez nombreux pour s'occuper d'une synagogue, ils pourront le faire, dans leur quartier, et leur rites et cérémonies seront respectés. S'il y a des litiges au sein de leur communauté, ils pourront les régler entre eux. Le prosélytisme est par contre strictement interdit. La tolérance a une limite : elle s'arrête sur le seuil du risque de conversion. Elle ne peut être entendue comme la liberté de bafouer la fidélité catholique. Elle n'est accordée qu'aux étrangers résidant qui persisteraient dans leur croyance et n'est en aucun cas applicable à ceux qui, après être nés ou devenus catholiques, se compromettraient à suivre une autre religion. Aux apostats et renégats, punition est promise. Au contraire, comme les chrétiens d'Orient, comme les mahométans, ils peuvent s'ils se convertissent au catholicisme bénéficier d'exemptions fiscales supplémentaires et de la citoyenneté, et ainsi exercer des charges politiques¹⁰⁶ : l'encouragement du négoce par l'État et l'envie d'en profiter pourrait dans ce sens pousser à certaines infidélités religieuses ou bien à une forme de pratique « marrane », même s'il faudrait vérifier si de tels cas ont été notés.

Le souci d'attirer le négoce, de drainer des capitaux, semble impulser une certaine tolérance religieuse même dans une monarchie profondément catholique comme celle des Bourbons. Il est possible de rappeler qu'une telle dynamique a bien été notée par un philosophe tel que Yirmiyahu Yovel qui, à propos de la « modernité », de la naissance de « l'individualisme », du sujet et de la volonté « modernes », note l'importance du lien entre liberté de religion et liberté de commerce. Il écrit notamment :

« La liberté religieuse entraînait la liberté de conscience. Initialement entendue comme liberté de conscience religieuse, celle-ci comportait déjà, par elle-même, un message plus vaste : l'individu avait un domaine intérieur privilégié sur lequel ni l'État, ni l'Église, ni les forces sociales extérieures ne devaient exercer leur contrôle. Par la suite, cette reconnaissance du statu normatif de la subjectivité humaine, qui fait de l'individu son propre maître et où s'enracinent sa dignité et son aspiration à des droits supplémentaires, se sécularisa et s'élargit jusqu'à devenir le pilier de la modernité. »¹⁰⁷

Il est cependant possible de constater une certaine ambiguïté. Au même titre que la franchise accordée à un port, la façon dont est formulée la liberté de culte l'assimile à un privilège garanti par l'État de manière tout à fait intéressée, au nom de la protection royale, donc du négoce. Cela participe de l'identification des étrangers, de la définition de leur statut juridique particulier par le pouvoir étatique, ce qui vient dans le même temps contribuer au processus de fabrication de la citoyenneté par une dynamique d'inclusion / exclusion qui fait ressortir les droits distinctifs du catholique par rapport au non-catholique. Dans ce sens, il y a là encore une manière de gouverner

¹⁰⁶ *Id.*

¹⁰⁷ YOVEL Yirmiyahu, *L'aventure marrane. Judaïsme et modernité*, 2009, Paris : Seuil, 2011, p. 570.

en mettant en concurrence le négociant catholique et le négociant non-catholique, en privilégiant politiquement le premier tout en assurant protection aux deux, afin de bénéficier de la plus grande part de négoce méditerranéen possible. Cette politique dans la lignée de ce qu’avaient pu définir les Médicis pour le port franc de Livourne, notamment à l’époque, pour concurrencer Venise et Gênes. L’historien John Day explique que :

« l’istituzione del portfranco era sempre accompagnata, quando non era preceduta, da un invito rivolto ai mercanti di tutte le nazioni di stabilirvi. Già nel 1548 Cosimo I concesse a Livorno asilo agli ebrei e ai marrani, sfuggiti all’Inquisizione portoghese ; mentre papa Paolo III incoraggiò ebrei, marrani, greci, turchi e armeni a stabilirsi ad Ancona al tempo del primo portofranco, con concessioni che furono abrogate da Paolo IV, ma rinnovate da Sisto V. Le famose costituzioni livornesi del 1593, che si indirizzavano a « levantini e ponentini » di tutti i paesi, garantivano libertà religiosa ed economica a tutti, e in particolare agli ebrei, cui furono promesse facilitazioni per ottenere crediti mercantili da un fondo appositamente istituito e amministrato dai Massari della Sinagoga »¹⁰⁸.

Par la suite, Charles Emmanuel I^{er}, en 1613, s’est inspiré de l’exemple de Livourne et a concédé des privilèges équivalents aux nouveaux citoyens de Nice. Au XVIII^e siècle, les Habsbourg ont aussi tenter d’attirer le capital étranger en attirant des négociants de diverses origines à Trieste. Bas tarifs douaniers, franchises, privilèges, garanties de la liberté religieuse à tous les étrangers dotés de capitaux déterminent le succès des ports francs qui réussissent à détourner le trafic des vieux itinéraires¹⁰⁹.

3.2. Liberté de commerce, fraudes et contrebande

En France, en complément de la Loi Le Chapelier, par le Décret de l’Assemblée Constituante du 27 septembre 1791, promulgué le 16 octobre, les Chambres de Commerce sont supprimées : « Toutes les Chambres qui existent dans le Royaume sous quelque titre et dénomination qu’elles aient été

108 DAY John, « Strade e vie di comunicazione », in *Storia d’Italia. I documenti. 15. Castelli, villaggi e città*, Torino : Einaudi, 1973, p. 87-120. Trad. : « l’institution du port franc s’accompagnait toujours, quand elle n’était pas précédée, d’une invitation adressée aux marchands de toutes les nations à s’y installer. Déjà en 1548, à Livourne, Côme I^{er} concéda l’asile aux juifs et aux marranes fuyant l’Inquisition portugaise ; pendant que, du temps du port franc, le pape Paul III encourageait juifs, marranes, grecs, turcs et arméniens à s’installer à Ancône, par des concessions qui furent abrogées par Paul IV, mais rénovées par Sixte V. Les fameuses constitutions livournaises de 1573, qui s’adressaient aux « levantins et ponantins » de tous les pays, garantissait la liberté religieuse et économique à tous, et en particulier aux juifs, à qui furent promis facilités pour obtenir des crédits marchands grâce à un fond spécialement institué et administré par les massari de la synagogue ».

109 *Id.*

créées ou formées »¹¹⁰, dont bien sûr celle de Marseille. Elles sont rétablies en 1802, sous le Consulat, par le ministre de l'Intérieur Jean-Antoine Chaptal. La même année, l'esclavage est lui aussi rétabli dans les colonies. Il avait été aboli par décret le 4 février 1794, année durant laquelle la franchise du port de Marseille était elle-même supprimée, les ports francs étant considérés « comme un privilège emblématique de l'Ancien Régime »¹¹¹. Dès la réouverture de la chambre de commerce de Marseille, ses membres veulent recouvrer ce privilège territorial d'exonération fiscale. Cependant, cette réclamation ne sera ni satisfaite sous le Consulat, ni sous le Premier Empire. Dans ses *Mémoires*, Antoine Claire Thibaudeau, préfet du département des Bouches-du-Rhône sous l'Empire relate :

« À mesure que le gouvernement consulaire rétrogradait vers les hommes et les choses de la monarchie, les Marseillais rêvaient le rétablissement de leurs anciens privilèges. Il y en avait un qui leur était cher par-dessus tous les autres, la franchise de leur port. C'était chez eux une véritable monomanie. Ils croyaient que ce régime, sous lequel leur commerce avait prospéré, lui rendrait toute sa splendeur »¹¹².

Dès 1802, certains notables de la ville réclament le retour de la franchise, prétextant de son utilité générale, comme dans ce Mémoire du Conseil de commerce et d'agriculture datant du 5 pluviôse :

« Plus le commerce est étendu, plus il attire dans les lieux où il fleurit des hommes de toutes les nations. L'abondance qu'il mène à sa suite les invite à s'y établir. Ils y contractent des mariages dont les fruits augmentent le nombre des sujets d'un État, qui constituent sa grandeur et sa richesse. Les terres sont mieux cultivées, leur production plus abondante, les villes sont plus peuplées, les transactions de tous les genres se multiplient entre les citoyens ; il en résulte pour l'État des droits dont la perception se renouvelle chaque jour. Loin de causer la misère publique ni celle des particuliers, elle annonce et atteste leurs richesses acquises et le moyen assuré d'en acquérir encore »¹¹³.

La même année, dans les délibérations de ce Conseil, il est aussi possible de lire que : « Le rétablissement du droit de 20 % sur toutes les marchandises du Levant importées par des navires étrangers, outre qu'il est favorable à la navigation et au commerce français, promet un revenu au fisc, en supposant que les neutres continuent leurs importations »¹¹⁴. Seulement, les autorités

110 Cité dans LEMERCIER (2001), Annexe 1-1.

111 MARNOT (2011), p. 196.

112 Cité dans BONNET Christian, « La question de la franchise du port de Marseille sous le Consulat et l'Empire », *Annales du Midi*, 96-168, 1984, p. 437-445.

113 Cité dans *Id.*

114 Cité dans *Id.*

étatiques s'inquiètent du fait que de tels rétablissement puissent favoriser la fraude, ce contre quoi les notables locaux plaident la douce innocence : « Marseille a toujours eu un commerce trop avantageux pour se livrer à des opérations de ce genre qui dégradent le négociant et l'avilissent »¹¹⁵, est-il dit lors de la séance du 3 brumaire an XIV du Conseil municipal. Leur requête est rejetée tout au long du Premier Empire, alors les négociants de la Chambre ne cachent pas leur joie à l'aube de la Restauration¹¹⁶. Et pour cause ! Ils obtiennent le rétablissement de la franchise par une loi promulguée le 16 décembre 1814, rétablissement soutenu quelques jours plus tôt devant le parlement par Louis Becquey, alors Directeur général de l'Agriculture, du Commerce, des Arts et des Manufactures¹¹⁷. La loi est confirmée par ordonnance royale le 20 février 1815¹¹⁸. Les négociants marseillais gagnent aussi la possibilité de mettre à l'entrepôt fictif des marchandises destinées jusque là à l'entrepôt réel¹¹⁹. De plus, la loi douanière de 1816 est « une victoire pour les ports puisqu'elle refus[e] le principe de la création d'entrepôt à l'intérieur du territoire [et] rétablit également l'exclusif colonial »¹²⁰. En revanche, ironie du sort, la franchise est un échec total et les notables marseillais vont jusqu'à « demander eux-mêmes, en 1817, la suppression de cette franchise qu'ils avaient eu tant de mal à obtenir »¹²¹. Cependant, à la suite de cette suppression, ils gagnent de nouvelles compensations relatives à l'entrepôt fictif¹²².

Mais l'entrepôt fictif, ou magasin privé, peut lui-même poser problème et favoriser la fraude et la contrebande. C'est une variante de l'entrepôt réel à l'avantage des négociants. L'historien Bruno Marnot rappelle qu'il était « ainsi nommé parce que les marchandises étaient laissées à la disposition des négociants dans des magasins qui leur appartenaient et dont la douane n'avait pas la clé »¹²³. Il va être au cœur de plusieurs polémiques et accusations, dans les années 1830 par

115 Cité dans *Id.*

116 Dans la foulée, ils font pression pour que soit abolie l'autorité administrative du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Voir Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ensuite A.D.B.d.R.) 6 S 20 1. Nous aborderons les diverses stratégies de la chambre de commerce de Marseille dans le Chapitre 7 : Des usages de l'État.

117 Archives parlementaires. Première Restauration. Années 1814-1815 [En ligne : gallica.bnf.fr], 5 décembre 1814, p. 56.

118 BONNET (1984).

119 BONILLO Jean-Lucien, « La bataille des ports », in BONILLO Jean-Lucien (dir.), *Marseille ville & port*, Marseille : Parenthèses, 1992, p. 137-162.

120 MARNOT (2011), p. 194.

121 BONNET (1984).

122 FASQUEL, *Résumé analytique et règlements des douanes* [En ligne : gallica.bnf.fr], 1836, p. 82.

123 MARNOT Bruno, « Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du XXe siècle) », in BEAUR Gérard, BONIN Hubert, LEMERCIER Claire (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève : Droz, 2006, p. 166-181.

exemple, quand celui qui a été président de la chambre de commerce, Salavy Cadet, fils de Jean-Honoré Salavy, qui comme son père a cumulé l'activité du négoce à celle de la politique, notamment au conseil municipal de Marseille et au conseil général des Bouches-du-Rhône, est accusé de trafic de blés importés : déclarés à la réexportation, afin de ne pas payer les taxes, il les aurait entreposés dans un de ses magasins privés pour les écouler ensuite dans l'arrière-pays¹²⁴.

Entre fin XIX^e et début XX^e, sur la question d'un possible rétablissement de la franchise portuaire, restée finalement lettre morte, le problème de la fraude est encore un enjeu du débat. Bruno Marnot écrit à ce propos : « Plus que la contrebande sur certains produits dont le monopole de fabrication appartenait à l'État, c'était surtout la falsification et la contrefaçon qui étaient redoutées, considérées comme des types de fraudes inhérentes à la nature même des zones franches »¹²⁵. Les franchises faciliteraient-elles toujours des formes de délinquance négociante? Autre époque, autre lieu, au XVIII^e siècle à Nice, de la contrebande de tissus, draperie, voilerie, est signalée par les consuls de France. L'historien René Tresse résume : « Les navires anglais débarquent leur cargaison à Gênes. Les négociants génois les conduisent dans la zone franche niçoise où des consignataires les font passer en France, soit par la voie de terre, soit par la voie de mer, en association avec les Provençaux d'Antibes, le Port de Grasse »¹²⁶. Pour Livourne, Samuel Fettah note quant à lui :

« La fraude et la contrebande trouvaient leur origine dans le système des franchises livournaises. Depuis 1676, Livourne était un port franc et à ce titre bénéficiait d'avantages fiscaux : toute marchandise y entrait en franchise, pourvue qu'elle soit destinée à être réexportée par la voie maritime, soit telle quelle, soit après transformation. L'enceinte singularisait donc Livourne du reste de la Toscane, au moins en ce qui concerne le régime douanier. Les marchandises entrant dans le port et destinées à franchir les portes de la ville en direction de l'intérieur toscan devaient payer de lourds droits de douane. C'est de cette réalité que jouèrent fraudeurs et contrebandiers, tout autant que des diverses prohibitions qui avaient cours dans le port de Livourne »¹²⁷.

À l'instar de la contrebande entre le port de Marseille et l'arrière-pays, notamment par le relais aixois,

124 DALLOZ, DALLOZ jeune et plusieurs autres juristes, *Jurisprudence générale du royaume, recueil périodique et critique de législation, de doctrine et de jurisprudence, en matière civile, commerciale, criminelle, administrative et de droit public* [En ligne : gallica.bnf.fr], Paris : Bureau de la jurisprudence générale du Royaume, 1838, p. 242.

125 MARNOT (2006).

126 TRESSE René, « La contrebande maritime du port de Nice au début du XIX^e siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 19-2, 1964, p. 225-236.

127 FETTAH Samuel, « Les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque du Risorgimento », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 48-2, 2001, p. 148-161.

« l'Italie centrale est, avant le royaume de Naples et l'Italie du Nord, le principal débouché des mouvements illicites de marchandises entrant dans la péninsule par Livourne, leur donnant ainsi une dimension régionale. La Romagne, par exemple, est massivement touchée par la contrebande de sucre, et cela jusqu'en 1850. Pour les consuls de France, Livourne était devenue un centre d'approvisionnement en denrées coloniales de contrebande alimentant Parme, Modène, les États pontificaux et la Toscane »¹²⁸.

L'histoire du négoce semble intimement liée à l'histoire de la contrebande. Si l'on peut soutenir avec Caroline Le Mao qu'une vaste contrebande existe en marge du commerce officiel¹²⁹, on peut en revanche assurer que son existence ne se limite en aucun cas à la « marge » du commerce tout-court, d'autant qu'elle est régulièrement pratiquée par des acteurs du commerce officiel. L'historienne Alida Clemente va jusqu'à affirmer que, dans le Royaume de Naples, loin d'être une déviance du négoce, la contrebande semble être la règle des pratiques marchandes, « *una pratica connaturata alle relazioni commerciali transnazionali* »¹³⁰. Elle ajoute :

« Il controllo della frontiera marittima del Regno di Napoli è reso impraticabile dalla consolidata consuetudine dell'esenzione dalla visita doganale a bordo per i bastimenti delle « nazioni più favorite », fondata – non senza forzature interpretative – nei trattati seicenteschi stipulati dalla Spagna. Di fatto, un « diritto di contrabbando » concesso all'Inghilterra con il trattato di Madrid del 1667, ed esteso a olandesi e francesi per effetto della clausola della « nazione preferita » contenuta nella Pace dei Pirenei (1659) et nel trattato di Utrecht (1713) »¹³¹.

Aux mots de cette historienne, ne peuvent que faire écho ceux qu'écrit le 10 février 1761 Bernardo Tanucci, homme de confiance de Charles de Bourbon, *segretario di Stato della giustizia et ministro degli affari esteri e della casa reale* de 1754 à 1776 dans le royaume de Naples.

128 *Id.*

129 LE MAO (2015) , p. 80.

130 CLEMENTE Alida, « Quando il reato non è « peccato ». Il contrabbando nel regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII secolo) », *Quaderni Storici*, n° 143-2, 2013, p. 359-394.

131 *Id.* Trad. : « Le contrôle de la frontière maritime du royaume de Naples est impraticable du fait de la grande consuetude de l'exemption des visites douanières à bord pour les bâtiments des « nations les plus favorisées », qui trouve son fondement – non sans quelques exagérations interprétatives – dans les traités du XVII^e siècles stipulés par l'Espagne. De fait, un « droit de contrebande » concédé à l'Angleterre avec le traité de Madrid de 1667, et étendu aux hollandais et aux français pour effet de la clause de la « nation la plus favorisée » contenue dans la Paix des Pyrénées (1659) et dans le traité d'Utrecht (1713) ». On remarquera que ce n'est pas sans rappeler ce que nous écrivions entre 2.3.

« *Veramente non si può più colli contrabandi. Don Giulio ha detto nel Consiglio che le dogane hanno quest'anno reso meno del solito 150 mila ducati, altri hanno raccontato alcune frodi e rilasci che si danno nelle dogane.* »¹³²

Bien évidemment, le royaume de Naples n'est en aucun cas une exception. Selon Samuel Fettaïh : « L'existence de trafics aux marges de la légalité est probablement une réalité ancienne à Livourne, ne serait-ce que parce que les profits liés à la guerre de course, et particulièrement la vente et la revente des prises, marquèrent dès le début l'histoire de la ville moderne »¹³³. Dans divers ports, les États vont être amenés à faire surveiller leur côtes, bien que le nombre de bateaux destinés à une telle surveillance semble bien faible¹³⁴. Par ailleurs, les îles ont pu avoir un rôle déterminant dans la contrebande, l'île d'Elbe qui a pu servir d'entrepôt et de refuge pour les trafiquants, mais aussi la Sicile, la Sardaigne ou encore la Corse¹³⁵. Il est alors intéressant de se pencher sur un cas concernant cette dernière afin d'observer à quel point la question de la contrebande est un enjeu diplomatique et que, si chaque État lutte pour éviter qu'un trafic informel soit à son désavantage, il est loin d'avoir le même zèle quand il s'agit du désavantage d'un autre. Il peut même aller jusqu'à tenter de protéger des contrebandiers tombés dans les filets d'une puissance concurrente.

En 1775, l'Intendant Général de Sardaigne écrit un mémoire au Vice-Roi, le Comte de La Marmora, sur « la prise du Bateau [...] du Patron Jean Augustin Ferraciolo de la Ville de Boniface en Corse »¹³⁶. Bien que les faits en question se soient passés au nord de l'île sarde, ils prennent une certaine importance, sont traités à Cagliari et tournent au conflit diplomatique. Selon les remontrances que le chargé des affaires de France résidant à Turin fait à la Cour par un mémoire remis en date du 15 novembre au Marquis d'Aigblanche, premier secrétaire d'État pour les affaires étrangères, le bateau de Ferraciolo a été intercepté par les corsaires au service de la maison de Savoie et lors de cette interpellation des violences ont été commises à l'égard du patron corse et de son équipage. Le chargé des affaires de France, dans un souci de protection du négociant corse, dénonce l'attitude des officiers garde-côtes et, suite à cela, l'Intendant Général de Sardaigne s'applique dans un long mémoire à les défendre. Voilà comment il présente l'événement et explique comment il a eu vent de l'affaire :

132 TANUCCI Bernardo, *Epistolario IV 1760-1761*, Roma : Edizioni di storia e letteratura, 1985, p. 375. Trad. : « C'en est vraiment trop de ces contrebandiers. Don Giulio a dit au Conseil que les revenus des douanes ont été cette année de 150 mille ducats en moins que d'habitude, d'autres ont parlé à propos de plusieurs fraudes pratiqués et « certificats » relâchés par les douanes. »

133 FETTAÏH (2001).

134 CALCAGNO Paolo, « Fraudes maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage dans les sources génoises », *Cahiers de la Méditerranée*, 90, 2015, p. 215-236.

135 FETTAÏH (2004).

136 A.S.T.c. Mazzo I Cat. 19^A, Copie du Mémoire de Mr l'Intendant Général de Sardaigne à S. Ex^e Mr le Vice-Roi Comte de La Marmora, Caillary le 15 janvier 1775.

« Le Patron Ferraciolo, surnomé Cimputo, fut pris le dit jour 22 août avec son Bateau, et ses matelots, pendant qu'il sortoit d'une cale, nommée en Langue du Païs *La Licia*, qui est un coin du Golfe d'Arsaghena, situé au Nord Est du Royaume ; et la premiere nouvelle que l'Intendant eut de cette prise fut celle que V.E. reçut elle-même le 1^{er} septembre suivant, et eut l'attention de lui communiquer le même jour la lettre [...] que Mr le Commandant Garde-Côtes François Marie De Nobili écrivit alors du Golfe de Terreneuve, en date du 27 dudit août »¹³⁷. Le lieu où le patron est pris est « l'un des endroits de la Galloure le plus suspect pour la contrebande, et le plus fréquenté des contrebandiers »¹³⁸.

Dans la lettre de De Nobili rapportée par l'Intendant, il serait indiqué :

« que la Cale de *La Licia* étoit particulièrement fréquenté par le dit Ferraciolo, sans que l'on eut jamais pu l'y surprendre, et que Mr De Nobili avoit été assuré que c'étoit positivement celui qui après avoir été vû sortir de la même cale le 4 juin précédent avec sa gondole chargée à demi, et de conserve avec une autre plus grosse de Boniface, s'étoit retiré avec ses gens dans [les dites îles de] Suffy Mortorio d'où ils avoient tourné les armes contre les Gondoles Corsaires qui les poursuivoient au point qu'il leur fallut abandonner l'entreprise, ainsi que V.E. en a appris le fait en son tems par une autre lettre du dit Commandant du 10 du même mois de juin »¹³⁹.

Le conflit est rude entre les consuls français et les autorités sardes sur la question du contrôle des bâtiments. L'Intendant note que le vice-consul de France domicilié à Tempio, ainsi que le consul général résidant à Cagliari, n'hésitent jamais « de porter des plaintes [au Secrétaire d'État aux affaires étrangères] et au Bureau du Royal Patrimoine contre la conduite des Officiers Garde-Côtes et la dureté de leur traitement »¹⁴⁰. Selon lui, les consuls de France cherchent régulièrement à obtenir l'impunité pour les contrebandiers corses. Concernant l'affaire en question, le vice-consul de France Borme, résidant à Cagliari, se serait même rendu chez le vice intendant général Carbone, au nom de son supérieur, le consul général de France, afin que soient libérés les Bonifacins détenus à Tempio, ce qui lui aurait été refusé, les ordres ayant été donnés pour que le procès soit instruit. Une exception est tout de même accordée : est décrétée, à la suite de la demande du patron Ferraciolo, la libération du plus jeune des matelots, Angelo Ciodo, mais le garçon de 12 ans qui serait, selon la version soutenue avec prudence par l'intendant, tombé malade en mer avant sa mise en détention, meurt en prison avant qu'on ne lui apporte la nouvelle¹⁴¹.

137 *Id.*

138 *Id.*

139 *Id.*

140 *Id.*

141 *Id.*

Cette affaire illustre caractéristiquement les tentatives de contrôle de l'État régalien sur un territoire difficilement contrôlable, dans une zone dépeuplée, face à une contrebande qui semble très répandue, qu'on pourrait presque qualifier de « naturelle », non pas au sens essentialiste du terme mais parce qu'avant les progrès de la surveillance étatique, le mode d'échange en ces lieux était probablement le commerce incontrôlé. Faut-il rappeler que plus de cinquante ans plus tôt, le pouvoir royal estimait qu'il ne fallait pas accorder à la ville de Sassari la permission de nettoyer le port de Torres avant de savoir si cela ne faciliterait pas la contrebande qui y était courante¹⁴² ? Pour le nord-est de l'île, le 1^{er} février 1767, un édit spécial est promulgué afin de « contenir la contrebande dans les vastes marines entièrement depeuplées de la Galloure, de Sorso, de Coquinas, de Terreneuve et Posada ». À ce propos, l'intendant raconte :

« Comme les Bonifacins, et les habitans de l'île Capraya étoient ceux qui profitoient le plus de leur voisinage avec la Sardaigne, de leur intelligence avec les Pasteurs Sardes, qui aiant leurs cabanes, les bestiaux, et les denrées auprès des marines, et trouvant l'occasion favorable de les rendre sur l'endroit, concouroient naturellement dans leur vues, et sachant parfaitement toutes les cales des dites marines pour s'en prévaloir comme d'autant de retraites sûres, y faisoient impunement une contrebande continuelle, et scandaleuse au grand préjudice de l'état, et des droits Royaux, et commettoient même d'autres excès [...] sans que rien ne pût les contenir, S.M. se trouva dans la nécessité précise d'établir à l'article 12^e une disposition particulière à leur égard. Mais malgré les disposition de l'Edit et malgré la vigilance des Garde-Côtes, les excès continuent toujours, sans que ces gens-là aient encore perdu cette mauvaise habitude, si dangereuse et préjudiciable au Royaume de Sardaigne »¹⁴³.

L'article 12 interdit tout simplement aux Corses « de s'arrêter dans aucune des Plages, Rades ou Ports depeuplés des marines depuis Sorso jusqu'à Posada »¹⁴⁴. Sur la base d'un tel article, le lieutenant Maistre est en droit de procéder à l'arrestation de Ferraciolo et ses marins, bien que ce patron corse déclare qu'il s'est arrêté dans la cale de *La Licia* en raison d'un mauvais vent, et non pour trafiquer illégalement, ce qui, selon l'article 13, pourrait le disculper. Seulement, selon le Mémoire, le fait qu'il se soit arrêté dans plusieurs cales viendrait contredire une telle défense, comme le fait qu'il y ait au sein même de l'équipage des versions différentes sur l'itinéraire emprunté par la gondole. Une certaine tolérance à leur égard de la part de l'Intendant général et de l'avocat fiscal patrimonial est tout de même à noter, pour au moins deux motifs : le premier est le bénéfice du doute sur le possible caractère involontaire de l'arrêt dans la cale ; le second, qui

142 *Id.*, Viglietto diretto al Viceré in Sardegna, Marchese di Costanze in data delli 8 maggio 1729. Cité dans le sous-chapitre 2.1.

143 *Id.*, Copie du Mémoire de Mr L'Intendant Général de Sardaigne à S. Ex^e Mr le Vice-Roi Comte de La Marmora, Caillary le 15 janvier 1775.

144 *Id.*

semble en fait être le principal motif, est l'égard porté au pavillon de France. Finalement le patron et l'équipage sont relâchés grâce à un décret de l'Intendant général datant du 22 septembre 1775. Le bateau est restitué, ainsi que les fonds séquestrés, moyennant le paiement de 30 écus de composition et des frais de procédure, s'élevant à la somme de 176 livres, 8 sols et 6 deniers, somme sur laquelle le patron corse et l'équipage bénéficient d'une remise.

D'après le mémoire, la tolérance à l'égard de Ferraciolo n'est pas sans poser problème, mais elle a pour objectif d'éviter de prolonger le conflit diplomatique. Avec son matelot Scamarrone, ils ne sont point les seuls Corses accusés de pratiquer la contrebande sur les côtes sardes. Cela prend les allures d'une affaire d'État car le document indique que les procureurs de la marine de Boniface, Ange Gazano, Joseph Olivieri, Barthelemi Buccugnano,

« qui se sont tant récriés contre la prise du dit Ferraciolo comme d'un excès de très grande consequence pour la sûreté, la liberté, et l'intérêt de leur commerce, sont [eux-mêmes] tous des rôdeurs des côtes prohibées de la Sardaigne, et diffamés en fait de contrebande ; circonstance aggravante qui entraîne d'abord, en conformité avec l'article 12 de l'Édit, la peine de cinq ans de Galères »¹⁴⁵.

Ils couvriraient aussi Jean-Antoine Fara, natif du village d'Agios en Sardaigne, associé à Feracciolo, « scélérat Contrebandier, receleur des bandits »¹⁴⁶.

Pour le chargé des affaires de France, les Garde-Côtes sardes sont trop violents, et peuvent devenir « plus à craindre que des Barbaresques »¹⁴⁷. L'accusation de violence sert à masquer le possible fait de contrebande. Pour l'Intendant général de Sardaigne, il faut faire respecter l'édit de 1767. L'accusation de contrebande sert à masquer les actes de violence. Au final, l'affaire s'en retrouve relativement étouffée. Elle révèle tout de même la tension qui peut exister entre des autorités étatiques aux intérêts divergents dans une telle question marchande. Elle laisse aussi à voir les liens ambigus entre liberté de commerce, protection politique de celui-ci et pratique de la contrebande.

Elle nous pousse aussi à nous poser une autre question : les Bonifacins profitent-ils d'une population insulaire voisine très peu portée sur la navigation et sur le commerce pour acquérir une forme de monopole dans les échanges entre les deux îles ? C'est plausible. Les bergers sardes qui leur fournissent du bétail, des peaux, des fromages, se font-ils avoir, peut-être par leur possible méconnaissance des pratiques marchandes, ou ne profitent-ils pas eux aussi, d'une certaine manière, du caractère non bureaucratique de tels échanges ? C'est à voir, mais, à moins de spéculer une

145 *Id.*

146 *Id.*

147 *Id.*

absence d'esprit d'initiative et de réflexion de leur part, il apparaît moins imprudent de pencher pour la seconde solution, imaginant que s'ils n'avaient rien à y gagner, ils ne participeraient sans doute pas à un tel trafic. L'intendant, en tout cas, ne lésine pas sur sa dénonciation du « ravage que font les Bonifacins sur les côtes depuis l'Asinara jusqu'à Posada, mais particulièrement dans celles de la Galloure, important par contrebande blé, bétail, peaux et fromages, qui font les productions ordinaires de ce País-là »¹⁴⁸, expliquant un tel phénomène par « la situation du País, l'étendue des marines depeuplées, l'habitude des Bonifacins à la Contrebande, et la commodité qu'ils ont à la faire »¹⁴⁹.

Dans une autre île, en Sicile, ce sont surtout les Anglais qui, même s'ils ne sont pas les seuls, semblent avoir la main en terme de contrebande. Sur la côte Ouest, en 1811, le baron Antonio Fardella, régent administrateur des douanes royales, se plaint des trafics illicites organisés par des bâtiments maltais au drapeau anglais et envisage l'installation d'une douane sur le littoral de Monte San Giuliano¹⁵⁰. La même année, ce sont aussi les soldats anglais en poste à Trapani qui trafiquent librement. Par accord diplomatique, ils sont exemptés des droits royaux, mais pour que cette exemption soit valide, il leur faut tout de même un certificat mentionnant le lieu de provenance des produits et qu'ils se présentent à la douane avant d'exporter. Ces deux étapes, ils ne les respectent pas quand ils font venir du vin de Marsala et les autorités s'inquiètent : ne vont-ils pas utiliser leur avantage particulier pour finalement faire du commerce au préjudice de la Sicile¹⁵¹ ? En tout cas, pour ces autorités, une exemption fiscale ne devrait pas signifier une absence totale de contrôle.

3.3. De la réglementation et du contrôle

Les prérogatives étatiques de contrôle sont souvent liées à la nécessité de l'imposition, à la constitution d'un revenu fiscal permettant à la fois de rembourser les dettes, de payer la guerre, de permettre l'investissement. La contrebande à ce niveau peut donc être un véritable problème. Partout en Europe, il existe de multiples impositions. Dans la France d'Ancien Régime, il y a la taille, d'origine militaire, créée en 1439 ; la capitation, créée en 1695 pour faire face aux dépenses liées à la guerre de la Ligue d'Augsbourg ; le dixième créé en 1710 pour faire face aux difficultés financières provoquées par la guerre de succession d'Espagne ; le vingtième créé en 1749 dans l'espoir de rembourser la dette publique et impliquant une déclaration des revenus contrôlée par des

148 *Id.*

149 *Id.*

150 Archivio di Stato di Trapani (ensuite A.S.Tr.) Secrezia di Trapani 172, Lettera di Antonio Fardella, 14 gennaio 1811.

151 *Id.*, Lettera di Antonio Fardella, 8 luglio 1811.

officiers royaux ; mais aussi, pour ne citer qu'un impôt direct supplémentaire, un second vingtième mis en place en 1756 pour financer la guerre de Sept Ans. Au niveau de l'impôt indirect, il y a les aides, créées en 1360, qui peuvent faire augmenter le prix des boissons, du bois, du poisson ou encore du bétail, la gabelle sur le sel, mais aussi les traites, droits de douane sur les marchandises perçus aux frontières du royaume. Il y a parfois de la diversité entre les régions, entre les pays d'États et pays d'Élections. Certains impôts perdurent, d'autres ont une existence plus exceptionnelle et ponctuelle, à l'instar du dixième qui disparaît en 1717 pour réapparaître en 1733 lors de la guerre de succession de Pologne et en 1741 lors de la guerre de succession d'Autriche, ou du cinquantième « perçu en nature sur les récoltes, en argent sur les autres revenus »¹⁵², entre 1725 et 1727.

Cependant, il existe aussi de nombreux privilèges sous formes d'exemption fiscale. Sous la monarchie française au XVIII^e siècle, ces privilèges fiscaux ont parfois pu être considérés comme abusifs. À la veille de la Révolution, le 27 février 1787, dans un contexte de crise des finances, Calonne, notamment critiqué pour une précédente politique d'emprunts d'État, déclare devant l'Assemblée des Notables :

« Oui, messieurs, c'est dans les abus mêmes que se trouve ce fonds de richesses que l'État a le droit de réclamer. C'est dans la proscription des abus que réside le seul moyen de subvenir à tous les besoins. Ces abus qu'il s'agit aujourd'hui d'anéantir pour le salut public, ce sont les plus considérables, les plus protégés, ceux qui ont les racines les plus profondes et les branches les plus étendues. Ce sont les abus des privilèges pécuniaires, les exemptions à la loi commune, qui ne peuvent affranchir une partie des contribuables, qu'en aggravant le sort des autres »¹⁵³.

Pour que les finances de l'État soient plus solides, Calonne sous-entend qu'il faut en finir avec les privilèges, entendus comme un manque à gagner pour l'État. Tout le monde devrait être soumis à une loi commune. Personne ne devrait échapper au fisc, du latin *fiscus*. Dans le volume VI de *L'Encyclopédie* (1756), il est indiqué à propos de ce terme qu'il désigne à l'origine d'un panier d'osier, « parce que du tems des Romains on se servoit de semblables paniers pour mettre de l'argent »¹⁵⁴. C'est de là que vont se former les mots « confisquer », « *confiscare* », ce qui a pu signifier « attribuer au fisc », comme l'indique cette définition de jurisprudence. Rédigée par le chevalier de Jaucourt, elle assimile directement le fisc au « trésor public ». Il est alors rappelé que

152 BARBEY Jean, BOURNAZEL Eric, HAROUEL Jean-Louis, THIBAUT-PAYEN Jacqueline, *Histoire des institutions de l'époque franque à la Révolution*, Paris : PUF, 1993, p. 479.

153 Cité dans CHAUSSINAND NOGARET Guy, « Le fisc et les privilégiés sous l'Ancien Régime », *Publications de l'Ecole française de Rome*, 46, 1980, p. 191-206.

154 *L'Encyclopédie* [En ligne : ENCCRE], V. VI, 1756, p. 819.

dans la Rome antique, on distinguait d'abord l'*ærarium*, les revenus publics, du *fiscus* qui ne regardait que l'entretien du prince en particulier, « mais bien-tôt après, ces deux mots furent confondus chez les Romains, & nous avons suivi leur exemple »¹⁵⁵.

Pour les prélèvements, la monarchie a vite pris « l'habitude de mettre à ferme une partie de ses revenus, en particulier les impôts indirects »¹⁵⁶. Dans un ouvrage de synthèse, Jacques Ellul note à ce propos :

« Le Roi cède à un particulier par adjudication et contre paiement immédiat d'une somme globale le droit de percevoir un impôt royal. Le fermier fait un bénéfice en percevant plus d'impôt, qu'il n'a payé au Roi. Le Roi y a deux avantages : il est déchargé des soucis et frais d'administration ; il reçoit une somme fixe et avant perception »¹⁵⁷.

Au début, c'est une multitude de petits fermiers qui prélèvent ce droit royal. Une concentration des pouvoirs de prélèvement est cependant notable dès la fin du XVI^e siècle quand des lots de plus en plus considérables sont adjugés. En 1680, naît la Ferme général qui regroupe gabelles, aides, domaines et droits de traite et d'entrée. Elle prend en 1726 sa forme définitive. Elle est « très vite une grosse administration organisée de façon assez moderne (hiérarchie précise avec avancement, système de retraite pour les employés ...) qui compte plusieurs centaines d'employés »¹⁵⁸. Les fermiers généraux sont nommés par le roi, « souvent grâce à la faveur de courtisans auxquels ils concèdent des croupes »¹⁵⁹, c'est-à-dire des parts d'intérêt dans la Ferme. « Ils versent un cautionnement très élevé que le roi n'est en fait jamais en mesure de rembourser, ce qui les rend presque inamovibles »¹⁶⁰. Il est donc possible en dressant un tableau historique des plus sommaires de l'histoire fiscale d'Ancien Régime de mettre en évidence le « double mouvement corrélatif » entre essor économique et exigence d'un État organisateur dont parle Ellul¹⁶¹.

Pour d'autres raisons, les franchises portuaires accordées par les États apparaissent comme assez emblématiques de ce double mouvement. Malgré les abus qu'elles peuvent permettre, il semble qu'on ne puisse les réduire à une forme de désengagement de l'État dans le but d'encourager le négoce. Une franchise n'est pas censée signifier a priori une totale liberté laissée aux négociants, tout comme l'exemption offerte aux soldats anglais en poste à Trapani au début du XIX^e siècle n'a pas pour but de réduire les contrôles. Au contraire, au risque de troubler le lecteur, nous affirmons

155 *Id.*

156 GRENIER (dir.) (2003), p. 129.

157 ELLUL Jacques, *Histoire des institutions. XVI^e-XVIII^e siècle*, 1956, Paris : PUF, 2014, p. 196.

158 GRENIER (dir.) (2003), p. 129

159 *Id.*

160 *Id.* Pour plus d'informations sur la Ferme générale, voir : DURAND Yves, *Les Fermiers généraux au XVIII^e siècle*, Paris : PUF, 1971.

161 ELLUL (1956), p. 16.

qu'il peut également s'agir d'une certaine stratégie de « rationalisation » du contrôle, sous la logique suivante : à quoi bon vouloir échapper au contrôle étatique, aux tentatives de régulations administratives, si l'on a rien à y perdre ?

Pour le port de Livourne par exemple, un édit est publié en 1779. L'idée est d'alléger la réglementation dans un souci de clarification. Ainsi la *Tariffa generale* publiée en 1721, à propos des droits et taxes portuaires pour les bâtiments entrants, est revue,

« essendo questa in molti Articoli incerta, in altri troppo varia, e complicata, ed in altri mancante, l'esazione molte volte si regola con la sola consuetudine, ed in qualche parte dal solo arbitrio dei Ministri secondo la diversità delle circostanze, onde spesso ne derivano le doglianze, ed i reclami ; Quindi è che abbiamo approvata una nuova Tariffa più semplice sempre uniforme, ed eseguibile, non ostante qualunque discapito, che per ottener tale uniformità ne risulti al Nostro Regio Erario »¹⁶².

Ainsi, l'autorité étatique toscane est prête à perdre quelques entrées fiscales dans un souci d'efficacité, d'uniformité réglementaire, avec moins de zones d'ombre, pour avoir moins de réclamations à traiter et dans l'objectif, on peut imaginer que toutes les taxes soient bien payées. Bien sûr, c'est un édit et le langage utilisé est aussi un langage de propagande : il n'est pas rare qu'un pouvoir d'État qui réforme le fasse au nom de tels principes. Tout pouvoir lorsqu'il propose de nouvelles règles dénigre les règles précédentes et présente les siennes comme un progrès. Dans le cas contraire, au nom de quoi pourrait-il donc les justifier ? Cependant, dans ce cas, les arguments utilisés illustrent bien l'unité juridique et politique recherchée de manière ostentatoire par l'État, une forme de rationalisation bureaucratique poursuivant l'objectif d'une plus grande efficacité dans la gestion des circuits commerciaux. Le prince là comme en France est le « seul capable de dire le général qui ne peut résulter de la simple agrégation des intérêts privés »¹⁶³. Cette nouvelle *Tariffa generale* implique le paiement en une seule fois du droit de mouillage, des dépenses de port et des émoluments d'expédition. Le droit de *Cala Galera*, payé par les bâtiments latins en route vers le Levant, reste totalement aboli. Est également conservée l'exemption du droit de mouillage « *a tutti i Bastimenti, che navigano col Nostro Real Padiglione, ed a quelli di altre Nazioni, che tornano nel Porto dentro i quaranta giorni senza aver passati certi limiti per un solo*

162 A.S.F. Segreteria di finanze affari prima del 1788, 803, Editto di Pietro Leopoldo del 11 giugno 1779. Trad. : « celle-ci étant dans beaucoup d'article incertaine, dans d'autres trop variée, et compliquée, et dans d'autres incomplète, la perception se règle de nombreuses fois par la seule habitude, et parfois selon le seul arbitraire des Ministres, selon les circonstances. Il en dérive par conséquent doléances et réclamations. Nous avons donc approuvé une nouvelle grille tarifaire plus simple, toujours uniforme, et exécutable, malgré quelques désavantages qui, pour obtenir une telle uniformité, en résultent à Notre Trésor Royal ».

163 GRENIER (1996), p. 422.

Viaggio, o che di tale esenzione, ne abbiano goduto finora »¹⁶⁴. Cette nouvelle grille tarifaire indique aussi exactement les droits pour les « *Patenti di Sanità, e gli Emolumenti per i Ministri di Sanità all'Ufficio della Bocca, e per le Guardie di Sanità, proibendo ai detti Ministri e Guardie di esigere alcun'altro Dritto, o Emolumento, o somme maggiori di quelle, che per i rispettivi titoli li vengono accordate, e di ricever qualunque mancia, recognizione, o regalo in contanti, o in natura sotto qualsivoglia pretesto* »¹⁶⁵. L'idée est donc aussi d'éviter de possibles arrangements, actes de corruption, extorsions, de prévenir les possibles abus d'officiers, de clarifier leur rémunération. Tous les revenus payés aux ministres ne doivent d'ailleurs plus leur être payés directement, « *ma in mano dello Scrivano delle spedizioni, il quale dovrà farne i dovuti reparti, e nei Biglietti di spedizione per presentarsi alla Cancelleria di Dogana noterà Articolo per Articolo tutti i detti Dritti, Spese, ed Emolumenti pagati secondo la formula, che si darà in stampa* »¹⁶⁶. Il s'agit dans le texte de l'instauration plus claire d'une division du travail bureaucratique dont l'objectif est d'affirmer le rapport de domination étatique, de l'abstraire des abus d'autorité, des manipulations singulières, interpersonnelles, en établissant plus automatiquement des chaînes administratives de contrôles et rétrocontrôles.

L'Editto reale per lo ristabilimento, ed ampliazione de'privilegi, et del Salvocondotto della scala, e porto franco della Città di Messina, publié le 5 septembre 1784, par la monarchie des borbons, surtout destiné aux étrangers, est lui-même dans une logique proche de celle qui vient d'être décrite. Avec l'édit doit d'ailleurs être republiée la *Generale Tariffa*, intégrant les changements apportés depuis celle de 1728, notamment les réductions des droits de Lazaret, de port franc et de douane. Une liste claire est donnée et aucun droit qui n'y figurerait pas n'est tenu d'être payé. En annexe de l'édit, des instructions sont données « *per la più facile ed esatta osservanza di quanto è stato ordinato* »¹⁶⁷. Là aussi il s'agit de faciliter les échanges, faciliter les affaires, tout en clarifiant les réglementations étatiques. Là aussi, l'idée est de traiter plus rapidement les divers cas pratiques et d'uniformiser ce traitement : il est bien indiqué par exemple dans le chapitre II que les officiers du port franc, de la douane, et du lazaret, ne pourront en aucun cas exiger d'autres droits que ceux

164 A.S.F. Segreteria di finanze affari prima del 1788 - 803, Editto di Pietro Leopoldo del 11 giugno 1779. Trad. : « à tous les bâtiments qui naviguent avec Notre Royal Pavillon, et à ceux des autres Nations, qui reviennent dans le Port dans les quarante jours sans avoir passé certaines limites pour un seul voyage, ou qui ont pu jouir de tels exemptions jusque là ».

165 *Id.* Trad. : « Patentes de Santé, et les Émoluments pour les Ministres à la Santé au Bureau de la *Bocca*, et pour les Gardes à la Santé, interdisant aux dits Ministres et Gardes d'exiger aucun autre Droit ou Émolument, ou des sommes plus grandes que celles qui leur viennent accordées pour leur titres respectifs, et de recevoir quelconque commission, gracieuseté ou don en comptant ou en nature sous quel prétexte que ce soit ».

166 *Id.* Trad. : « mais par l'intermédiaire d'un employé aux expéditions, lequel devra faire les services nécessaires, et dans les Billets d'expéditions, afin de se présenter à la chancellerie de douane, notera article par article tous les dits droits, dépenses, et émoluments payés selon la formule qui se donnera sous presse ».

167 A.S.C.M. Editto reale per Lo ristabilimento, ed ampliazione de'privilegi, e del Salvocondotto della scala, e porto franco della Citta di Messina, Napoli Stamperia Reale, 5 settembre 1784.

« *stabiliti e prescritti nella Tariffa pubblicata nel 1728* »¹⁶⁸. Là aussi, les diverses fonctions sont clarifiées : *uffiziale, cassiere, credenziere, razionale*. Le *maestro credenziere*, par exemple, doit tenir deux registres royaux, l'un intitulé *Entrate di Mercanzie in Porto Franco*, et l'autre *Padroni di Mercanzie di Porto Franco*. Le premier est le registre de toutes les marchandises chargées et déchargées dans le port. Le second indique les destinataires de ces marchandises, autant pour l'intérieur du Royaume que pour l'extérieur. Ce ne sont pas là les deux seuls registres qui doivent être tenus dans la bureaucratie portuaire. Pour n'en citer que quelques autres, il y a aussi le livre intitulé *Travasamento di Mercanzie*, où sont enregistrées les marchandises transférées d'un bateau à un autre, celui qui porte le nom *Spedizione per segrezia* pour les marchandises destinées à rester dans la ville ou dans le Royaume, ou encore un autre, *Spedizioni per Porto Franco*, pour les marchandises expédiées à l'étranger. Il faut aussi s'assurer que les entrepôts portuaires soient bien fermés de nuit, et ouvert de jour pour faciliter le transport de marchandises¹⁶⁹.

Privilèges et protections sont accordés à condition que soient respectées les règles, dans un souci à la fois d'expansion économique et de meilleure efficacité administrative. Se basant sur d'anciens traités, beaucoup de puissances internationales ont refusé durant le XVIII^e siècle que soient contrôlés les navires de leur négociants dans le Mezzogiorno¹⁷⁰. Un peu moins d'une cinquantaine d'années avant l'édit de 1784, une anecdote dans le royaume de Naples en dit long. C'est en mars 1740. Le ministre de la Marine française, le comte de Maurepas, suite à une plainte du vice-roi Corsini, à propos de la contrebande exercée par les Français en Sicile, lui oppose que ce ne sont pas les Français les vrais contrebandiers, mais les Livournais, les Génois, les Napolitains, les Siciliens, les marchands qui achètent le tabac, les principaux employés de l'*Azienda*, c'est-à-dire du secrétariat des Finances, et les employés subalternes¹⁷¹. Bref, tout le monde sauf les français doit-on comprendre ! En plus de dénoncer les autres étrangers présents dans le port, le ministre français en profite aussi pour sous-entendre au vice-roi napolitain de « faire le ménage » chez ses propres sujets s'il veut que les règles soient respectées. On comprend mieux pourquoi les États, dans l'objectif de défendre leurs possibles entrées fiscales, dans un contexte de concurrence acharnée, se doivent de tenter de mettre en place des chaînes administratives de contrôle et rétrocontrôle. Afin d'éviter ce genre de problème. Car dès qu'ils ne veulent pas payer ce qu'ils doivent, les négociants étrangers peuvent se légitimer en pointant du doigt les malversations locales et l'arbitraire auquel ils seraient exposés. En cela, l'existence de tels « travers » est presque avantageuse pour le négociant étranger

168 *Id.*

169 *Id.*

170 CLEMENTE (2013).

171 *Id.*

et n'est-on pas en droit d'imaginer qu'il pourrait lui-même participer à la perpétuation d'une telle situation ?

Le problème du contrôle des frontières est d'ampleur car, dans une époque de crises épidémiques chroniques, ce ne sont pas que les entrées fiscales qui sont en jeu, mais dans la gestion des risques potentiels, la gestion de désastres qui ont particulièrement marqué l'Ancien Régime biologique. Désastres provoqués par la circulation des hommes et des choses. Messine, par exemple, est touchée par la peste en 1743, mais il y aurait de nombreux autres cas qui ont marqué et meurtri les pays européens. Comment ne pas penser au Grand Saint-Antoine revenant du Levant à Marseille, accusé d'y avoir amené la peste en 1720, ou au colporteur Gras « considéré comme l'introducteur de la peste pour avoir apporté des étoffes, débarquées en fraude du Grand Saint-Antoine »¹⁷² ? À Marseille, après cette peste, les intendants du bureau de santé, au rôle très étendu, à qui il revient notamment de fournir des renseignements aux autorités sur les activités économiques de la place, ne dépendent plus du parlement, mais directement de l'intendant¹⁷³. Trente ans plus tard, à Livourne, la députation à la santé signale au Grand-Duc de Toscane la construction d'un édifice à environ « *un tiro di archibuso* » du Lazaret de San Jacopo, soit bien trop proche. Destiné à la location pour de la « *gente di diversa condizione* », il serait susceptible de poser un grave problème de santé publique si une partie des futurs locataires profitaient d'une telle proximité pour sortir des marchandises du lazaret « *senza saputa dei Ministri destinati alla vigilanza, e custodia del medesimo* », ce qui pourrait ensuite provoquer la diffusion du mal dans les « *felicissimi stati* »¹⁷⁴

La contrebande peut faciliter la propagation des épidémies, et partout en Europe, la lutte contre la peste a contribué au développement du pouvoir régalien de l'État, à la progression de ses capacités de surveillance, de contrôle, de répression plus ou moins sophistiquée. De nombreuses instructions sont données, une grande liste en 1657 par exemple, toujours à Livourne, impliquant nombreuses vérifications, tenues de registres, nettoyages, mises en quarantaine. Toute autorité locale en charge de telles missions ne respectant pas ces instructions encourt la peine « *della privazione delle cariche e dell'arbitrio in caso di contravvenzione* »¹⁷⁵. Histoire des lazarets et histoire des douanes sont liées. Toutes deux ont contribué à la construction des appareils étatiques « modernes » qui ont dû tenter de concilier liberté de commerce et contrôle des flux.

172 VERGE-FRANCESCHI Michel, « 1720-1721 : la peste ravage Toulon », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 114-4, 2007, p. 57-71.

173 Voir par exemple HILDESHEIMER Françoise, *Le bureau de la santé de Marseille sous l'Ancien Régime*, Marseille : Fédération Historique de Provence, 1980.

174 A.S.F. Consiglio di Reggenza 654, La Sanità alla Maesta, 7 aprile 1750.

175 *Id.*, Istruzione pel Lazzaretto, 1657.

Histoires de libre circulation, histoires de frontières. Dialectique entre essor économique, nécessitant les échanges, et exigence d'organisations étatiques, nécessitant quelques contrôles. Voilà qui doit être lu dans un contexte de compétition entre puissances, de concurrence acharnée. Il en est de même pour les « franchises ». Chaque pouvoir étatique s'inspire de ce qui se fait à côté, et la concurrence ne semble pas être source de diversité mais d'uniformisation administrative. De même, l'uniformisation formelle n'est pas gage de nivellement, de fluidité, de clarté. Chaque mesure doit jouer à son avantage. Le désavantage, ou la limitation de l'avantage, d'un État concurrent, peut être recherché. Il faut assurer protection au négociant, lui assurer que l'État soutient sa liberté, même au détriment des autres États. Un négociant a commis quelques délits, ou est endetté, dans un autre pays ? Il est possible de l'accueillir. Il fait de la contrebande chez un concurrent ? Il est possible de le couvrir. Ce sera toujours ça de moins à gagner pour la puissance concurrente et il est fort probable que les négociants aient très bien compris une telle réalité.

Dans le même temps, il s'agit de défendre ses propres entrées et sorties. Avec plus ou moins de succès, les autorités étatiques cherchent à se prémunir sur leur territoire d'une contrebande qui porte préjudice à leur trésor et pourrait avantager un État concurrent, mais chaque État a tendance à protéger son négoce lorsqu'il agit aux dépens d'un autre État. Alors, comment le négociant ne peut-il pas, comme dans le port franc de Marseille, vis-à-vis de l'État qui le couvre, prendre une certaine habitude de réclamer à la fois les avantages du protectionnisme et ceux du libre-échange ? L'histoire du négoce portuaire semble être l'histoire d'une tension entre impératif étatique du contrôle et de la taxation, et propension du négoce à se passer de l'État pour ne vouloir en garder que l'offre de protection. Mais ne faut-il pas payer la capacité protectrice ? Tout comme ne faut-il pas payer les infrastructures qui peuvent être utiles au négoce ? Les coûts ne risquent-ils pas de retomber sur d'autres groupes sociaux, plus pauvres, au risque de possibles révoltes, de troubles à l'ordre public - ordre que le monde du négoce peut réclamer pour la stabilité de ses affaires. Quand il en a besoin, car les négociants ne sont pas tous respectueux des lois. La contrebande est un phénomène bien réel et l'État qui a besoin de contrôler les flux, pour ses entrées fiscales mais aussi pour se prémunir des possibles épidémies, doit consolider ces capacités de contrôle. C'est l'irrésolue contradiction, dont parle Alida Clemente à propos du Royaume de Naples, entre « *l'utopia del « negoziante patriota » pilastro della felicità pubblica, e la realtà di un reato diffuso ed elevato a norma, tra l'osmosi dell'interesse individuale e quello della nazione* »¹⁷⁶.

¹⁷⁶ CLEMENTE (2013). Trad. : l'utopie du « négociant patriote », qui apporte le bonheur public, et la réalité de pratiques délictueuses diffuses au point qu'elles sont en fait la norme, entre l'osmose de l'intérêt individuel et celui de la nation. »

Caroline Le Mao écrit à propos des villes portuaires françaises entre XVI^e et XVIII^e siècle : « L'État, même s'il souhaite favoriser les ports, a tout intérêt à bénéficier de rentrées fiscales importantes ; or le commerce offre de multiples possibilités de taxations »¹⁷⁷. Mais le négoce maritime comprend bien des zones d'ombre, et pour l'État qui veut affirmer son autorité tout en drainant du capital, qui veut s'appuyer sur l'ascension du négoce, notamment par la concession de privilèges et de protection, tout en tentant de contrôler les flux de marchandises, un des enjeux est d'établir des réglementations qui soient applicables : il y a une recherche d'efficacité administrative. Même les franchises portuaires ne peuvent pas être interprétées comme une forme de désengagement de l'État. Elles ne sont pas sans contradictions, certes, les négociants peuvent abuser des garanties qu'elles offrent, une exemption fiscale peut toujours être interprétée comme un droit à la fraude, ou une liberté de contrebande. Mais, comme l'écrit Jean-Yves Grenier à propos de l'unité judiciaire et politique que tente de former l'État d'Ancien Régime, « la cohérence du mercantilisme n'est pas celle d'une doctrine économique mais [...] elle contribue au discours rationnel de la monarchie »¹⁷⁸. Rassurer un négociant en ne le taxant guère ne veut pas dire pour l'État laisser libre cours à une circulation de marchandises incontrôlée, mais peut même avoir pour but, en plus de tenter de s'assurer sa loyauté, que le monde du négoce joue le jeu des contrôles, quitte à ce qu'il soit lui-même chargé de celui-ci, par adjudication, comme la chambre de commerce de Marseille a pu le faire.

Au XVIII^e siècle, sont observables plusieurs tentatives de simplification, de rationalisation, d'uniformisation, législatives, dans un souci d'efficacité organisationnelle. Les monarchies semblent particulièrement intéressées à offrir la liberté de commerce, à condition qu'elle puisse renforcer l'État plutôt que de l'affaiblir, et qu'elle ne représente pas un risque pour la sûreté, dans le jeu des concurrences européennes. Ce qu'écrit l'intendant général de Sardaigne en 1775 à propos des négociants corses soutenus par la France est particulièrement significatif d'une telle dynamique :

« L'edit de S.M. n'a point gêné la liberté du commerce des Corses en Sardaigne ; au contraire il le permet à tous même aux Bonifacins, pourvu qu'ils le fassent licitement, et dans les règles, savoir dans les Ports Royaux y déterminés, et avec l'assistance des Ministres Patrimoniaux. Ce n'est que la liberté de la Contrebande dont les Bonifacins abusoient trop scandaleusement et au trop grand préjudice du Royaume, que S.M. a entendu de gêner ; Les trois Procureurs de la marine de Boniface, qui se sont si fort récriés dans leur memoire à Mr Du Tillet, y appellent ces dispositions de S.M. des abus contraires à la sûreté, à la liberté et à l'intérêt du commerce ; mais c'est apparemment de ce dernier commerce

177 LE MAO (2015), p. 187.

178 GRENIER (1996), p. 422.

qui les interesse le plus comme Contrebandiers habitués, qu'ils parlent, et non du premier, car s'ils veulent commercer en Sardaigne dans les Ports Royaux où il est permis d'embarquer tout ce que l'on veut, ils y trouveront toute la liberté, la faveur, et l'assistance, ni ils auront plus à se plaindre d'être gênés dans leur commerce »¹⁷⁹.

Rappelons-nous un peu de l'introduction de ce chapitre, du questionnement sur le négociant « libre par nature » de Genovesi, de la complexité du rapport « liberté », « privilèges ». Voilà qui peut sembler paradoxal, mais officialiser une franchise portuaire peut être une tentative par des États de mettre des négociants de leur côté. En échange d'une protection régaliennne et de la concession formelle de leur « liberté » qui s'assimile alors à un « privilège », ceux-ci pourraient accepter le contrôle, respecter le pouvoir souverain, d'autant plus qu'ils sont prévenus n'avoir pas grand-chose à y perdre, et même à y gagner la protection régaliennne. Pour encourager le négociant autochtone ou attirer le négociant étranger, il faut lui promettre des privilèges, notamment fiscaux, afin qu'il préfère s'enrichir ici plutôt qu'ailleurs. Cela pousse à des formes de tolérance religieuse, qui participent dans le même temps aux définitions et redéfinitions du statut d'étranger.

En guise d'ouverture, nous dirons que la plus grande complexité de la question historique des ports francs est qu'il ne faut pas prendre le problème à l'envers. Or, plusieurs auteurs du XVIII^e siècle, dans l'optique notamment de s'affirmer comme originaux, de se démarquer d'un passé avec lequel ils affirment se poser en rupture, peuvent influencer notre manière d'aborder le phénomène. On peut penser aux discours en Toscane entre la fin des Médicis et les débuts des Lorraine à propos d'une Livourne étrangère¹⁸⁰. On peut aussi penser au physiocrate François Quesnay qui déclare dans les années 1760 : « Le négociant est étranger dans sa patrie, il exerce son commerce avec ses concitoyens comme avec des étrangers »¹⁸¹. Pointer du doigt le caractère « étranger » du négoce ne serait-ce pas oublier le négociant « libre par nature » de Genovesi ¹⁸² ? Ne serait-ce pas aussi s'empresser de voir, par effet de la rétrospection, l'État-nation déjà existant quand il n'est qu'en gestation ? Partir de la conclusion pour poser la question d'introduction ? Le port de Marseille était sans doute « franc » avant d'être français, pourrions-nous dire, même si le mot « libre » aurait été peut-être plus adapté. On nous dira qu'on joue sur les mots mais l'argument n'est pas si aisé, tout comme quand nous affirmions que la contrebande était sans doute l'état « naturel » du trafic. Il nous semble que Voltaire dans son article « Franchises » de *L'Encyclopédie*, signale la différence entre

179 A.S.T.c. Mazzo I Cat. 19^A, Copie du Mémoire de Mr L'Intendant Général de Sardaigne à S. Ex^e Mr le Vice-Roi Comte de La Marmora, Caillary le 15 janvier 1775.

180 Il en a été question en 1.2.

181 QUESNAY François, *Du Commerce*, in *François Quesnay et la Physiocratie*, vol. 2, Paris : INED, 1958, p. 827.

182 GENOVESI (1769), p. 239.

« franchise » et « liberté », et même s'il le fait sur le cas de la liberté de discours, cela ne nous semble pas inutile à la question traitée de manière plus générale.

« Il y a dans Paris plusieurs lieux de franchises, où les débiteurs ne peuvent être saisis pour leurs dettes par la justice ordinaire, & où les ouvriers peuvent exercer leurs métiers sans être passés maîtres. Les ouvriers ont cette franchise dans le faubourg S. Antoine ; mais ce n'est pas un asyle, comme le temple.

Cette franchise, qui exprime originairement la liberté d'une nation, d'une ville, d'un corps, a bientôt après signifié la liberté d'un discours d'un conseil qu'on donne, d'un procédé dans une affaire : mais il y a une grande nuance entre parler avec franchise, & parler avec liberté. Dans un discours à son supérieur, la liberté est une hardiesse ou mesurée ou trop forte ; la franchise se tient plus dans les justes bornes, & est accompagnée de candeur. Dire son avis avec liberté, c'est ne pas craindre ; le dire avec franchise, c'est n'écouter que son cœur. Agir avec liberté, c'est agir avec indépendance ; procéder avec franchise, c'est se conduire ouvertement & noblement. Parler avec trop de liberté, c'est marquer de l'audace ; parler avec trop de franchise, c'est trop ouvrir son cœur. »¹⁸³

La liberté serait donc l'indépendance vis-à-vis d'un pouvoir, la franchise, se tenir dans les justes bornes concédées par ce pouvoir. Voilà qui ne nous semble pas sans importance. Dans sa lente formation, l'État « moderne » requiert le soutien du négoce et tente qu'il ne s'oppose pas à une administration efficace. Il formalise alors les libertés que prennent les négociants et les donne en franchises. Il cherche à fidéliser le négociant dans un contexte de concurrence entre puissances. Les États veulent jouer sur le négoce contre d'autres États, tout comme le négoce peut jouer sur ce contexte de concurrence. Encore, une fois, comme au chapitre précédent, pas de rapports unilatéraux observables, pas de logique dualiste que l'on pourrait facilement schématiser, pas de modèle univoque. Mais des jeux de pouvoir, de la tension et des ambiguïtés.

183 *L'Encyclopédie* [En ligne : enccre], Vol. VII, p. 283.

CHAPITRE 4

Finances et travaux portuaires

Au vu des chapitres précédents qui ont mis en avant des premiers éléments d'une complexe dialectique entre affirmation de l'État et ascension du négoce, dialectique dont l'étude, au moins partielle, est au cœur de cette thèse, un nouvel objet de réflexion ne peut qu'encore s'ajouter. L'existence des ports naturels n'est pas sans poser quelques problèmes aux États, notamment par l'opportunité que ces plages et criques peuvent donner aux contrebandiers. On se rappelle de l'exemple des trafiquants de Boniface exerçant sur les côtes de la Gallura et l'exhortation qui s'en suit par les pouvoirs institutionnels à utiliser pour les échanges les infrastructures portuaires de Torres. On sait aussi, dans le même temps, que l'existence de telles infrastructures censées faciliter le commerce tout en le canalisant n'a jamais empêché l'exercice de la contrebande à Livourne, à Gênes, à Naples comme à Marseille. Pourtant, les ports officiels permettent de contrôler les mouvements maritimes, lister les pavillons, le nom des négociants, tenir les comptes de ce qui est officiellement importé et exporté¹⁸⁴, donnée assez essentielle à la bonne gestion administrative des royaumes : pour prévenir des possibles épidémies, tenter de réguler les échanges de matières premières, de céréales par exemple, ou encore pouvoir profiter des possibilités de taxation qu'offre le commerce maritime. Il faut des quais, des bassins assez profonds, possiblement des magasins pour entreposer les marchandises, et une série de questions se pose alors : comment financer de telles infrastructures ? Qui les paie ? Qui en profite ? On se doute bien que les États ont été confrontés à de telles problématiques, que diverses recettes ont pu être expérimentées, qu'en ce domaine aussi, des effets de mimétisme, d'imitation et d'innovation, ont pu être à l'œuvre dans un contexte de concurrence. Ils ont surtout géré cela malgré les guerres répétitives creusant souvent le déficit, c'est-à-dire en situation de grandes contraintes budgétaires. Mais il en allait pourtant, avec de telles infrastructures, de la caractérisation de leur puissance dans l'espace compétitif méditerranéen. L'aménagement, n'étant pas sans rapport avec la tenue économique des États, a une dimension tactique non négligeable, s'inscrivant à la fois dans les stratégies militaires et de guerre

¹⁸⁴ Les cas archivistiques sont très nombreux. On notera pour seul exemple quelques documents de cette espèce pour le port de Cagliari dans A.S.Ca Seria II Segreteria di Stato e di Guerra 1168.

commerciale. Le financement des infrastructures peut donc s'annoncer comme un défi majeur dans les économies dites « précapitalistes »¹⁸⁵.

Financer, de finance, action de mener à sa fin. Après le secteur militaire, l'aménagement du territoire est le second secteur dans lequel les États ont investi le plus de moyens financiers. La question du financement des aménagements, particulièrement importante dans l'histoire de la construction étatique, contient son nombre d'enjeux de pouvoir. Recherche d'efficacité ? Affirmation de l'administration publique ? Rapports de force biaisés ? Usage instrumental de l'État ? Relation complexe entre coût et profit d'un aménagement ?¹⁸⁶

Encore une fois, nous allons aborder l'objet en question, cette fois-ci celui du financement des travaux portuaires, en tentant de faire ressortir les ambiguïtés que son étude peut révéler au niveau du rapport entre négoce et construction étatique. Ceci va être principalement fait par l'étude de quatre cas assez différents, traités de manière assez inégale – les sources des cas français, plus complètes, ont été par conséquent plus étudiées. Nous irons d'abord du côté des ports secondaires de Provence afin d'observer comme la répartition des charges peut participer à l'affirmation de l'autorité étatique. Ensuite, nous nous questionnerons à partir de divers cas, assez variés et étudiés moins en profondeur, sur les conséquences sociales des coûts de l'aménagement et les problèmes à ce niveau que peuvent poser des solutions pourtant bien différentes entre elles. Enfin, nous nous attarderons sur le cas de grand port de Marseille afin d'y aborder la place d'une institution de négoce comme celle de la chambre de commerce et interroger, au moins sommairement, l'enjeu de la maîtrise de la technostrucure par rapport à l'investissement portuaire.

4.1. Les ports secondaires de Provence : royauté et finances

Lorsqu'au début des années 1780, les notables de la communauté de Saint-Nazaire s'emploient à mettre en avant leur port, ils insistent sur l'incroyable effort que leurs ancêtres auraient déployé à la fin du XVII^e siècle pour obtenir leur séparation politique avec Ollioules. Voilà ce qu'ils écrivent alors rétrospectivement à propos de cette séparation :

185 C'est ainsi qu'une telle question est envisagée dans CONCHON Anne, PLOUVIEZ David, SZULMAN Eric (dir.), *Le financement des infrastructures de transport XVII^e-début XIX^e siècle*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018. ; Sur la question des contraintes budgétaires, voir notamment l'article de JOLLY Anne, « Comment mobiliser les fonds alloués aux infrastructures royales routières ? L'exemple de la stratégie financière du Trésorier général des Ponts et Chaussées Gabriel Prévost (1748-1778) », in CONCHON, PLOUVIEZ, SZULMAN (2018), p. 141-172. ; Pour comprendre de manière plus générale l'ampleur des problèmes financiers de la France du XVIII^e siècle, on peut aussi renvoyer à ZYSBERG (2002). ; Concernant les cas italiens, on peut renvoyer à un article assez synthétique sur telles questions dans lequel il est à la fois question du caractère tactique, utile, de l'aménagement public, et du défi financier qu'il représente pour les États, ainsi que des réformes administratives que ce défi entraîne : PALERMO Luciano, « Il mercato dell'edificio pubblico in Italia nel Settecento », in SIMONICINI Giorgio (a cura di), *L'edilizia pubblica nell'età dell'Illuminismo*, T. 1, Firenze : L.S. Olschki, 1996, p. 73-91. ; Sur le XIX^e siècle préunitaire, sur le royaume des Deux-Siciles, voir aussi D'ELIA Costanza, *Stato padre, Stato demiurgo. I lavori pubblici nel Mezzogiorno (1815-1860)*, Bari : Edipuglia, 1996.

186 On notera que tels questionnements sont abordés pour le Languedoc, le Roussillon et la Provence dans DURAND (2009). Concernant plus généralement les pays d'états, Bretagne, Provence ou encore Languedoc : voir DURAND Stéphane, « Le financement des travaux portuaires civils en pays d'états (XVII^e-XVIII^e siècle) », in CONCHON, PLOUVIEZ, SZULMAN (2018), p. 29-53.

« Les Habitans de Saint-Nazaire avoient fait les plus grands efforts pour l’obtenir, mais toujours sans succès ; cependant en 1689, il se pourvurent de nouveau à sa Majesté ; & ne consultant que leur zele & l’envie qu’ils avoient d’obtenir la division des deux Communautés ; celle de Saint-Nazaire offrit, si on vouloit s’accorder, de perfectionner le Port à ses dépens. Cette offre déterminé le Conseil ; & par Arrêt de cette même année, l’Intendant de la Province fut autorisé à faire faire la division si ardemment désirée.

Du moment qu’elle fut consommée, les Habitans de Saint-Nazaire se mirent en devoir de tenir leurs promesses. Ils entreprirent les travaux du Port avec la plus grande activité ; mais leurs facultés ne répondant pas à l’importance de l’entreprise, ils furent bientôt épuisés, & obligés de l’abandonner.¹⁸⁷

Ils expliquent également qu’en 1725, la communauté a demandé à être secourue par la Province. L’assemblée générale des communautés tenue en 1727 valida alors la requête et « délibéra que S.M. seroit suppliée de contribuer d’un tiers »¹⁸⁸ de la dépense, selon une recette provençale que l’on aborde ci-dessous. Seulement, le temps passe et rien n’est fait. La version que Gallois de La Tour donne en 1783 sur ces manquements passés diffère en partie de celle de la communauté. Déjà, pour le détail, il ne date pas la délibération de l’assemblée en 1727 mais en janvier 1728. Ensuite, comme premier président du parlement de Provence, il adopte une optique bien plus large que celle de la communauté : il prend clairement en compte toutes les autres communautés portuaires qui ont alors fait elles-aussi des requêtes d’aménagement au long du siècle, et les problèmes conjoncturels de fonds disponibles que cela a pu impliquer. Ainsi, on apprend que, malgré la délibération prise, l’assemblée ne s’est pas pressée de mettre à disposition les moyens nécessaires aux travaux de Saint-Nazaire. Elle a privilégié le port de Cassis en faveur duquel elle avait également délibéré. Quand il est de nouveau question au début des années 1740 de Saint-Nazaire, l’assemblée estime que les conditions ont changé et demande par ailleurs à « sa Majesté de renvoyer cette dépense à des tems plus heureux »¹⁸⁹. Puis en 1752, la communauté de Bandol demande une contribution à la Province. Une enquête est alors lancée par les procureurs du Pays qui se rendent dans les deux ports afin de recueillir des éléments nécessaires à la prise de décision. En 1754, l’assemblée délibère en faveur de Bandol et les travaux de Saint-Nazaire sont encore renvoyés. Par la suite, il est estimé qu’au vu de l’évolution de la réalité maritime provençale, le port de Saint-Nazaire ne présente plus aucun intérêt. Pour combler le tout, alors qu’au début des années 1780 la communauté rêve son port comme pièce importante de la prospérité provençale, Galois de La Tour estime qu’il est tout au plus possible de lui prêter une machine à curer¹⁹⁰. Ainsi, se joue une course aux investissements entre les

187 A.N. H¹ 1262, La communauté de Saint-Nazaire au Contrôleur général, estim. 1783.

188 *Id.*, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire sur les réparations à faire à son port, 1786.

189 *Id.*, Rapport de Galois de La Tour, Aix, 7 août 1783.

190 *Id.*

communautés mises en concurrence, ce qui n'est pas sans attiser quelques rancœurs, les notables de Saint-Nazaire affirmant par exemple que « dans tous les tems la communauté de Bandol, voisine & rivale de celle de Saint-Nazaire, a mis des obstacles à la réussite de son projet »¹⁹¹. L'assemblée générale des communautés tient le rôle d'arbitre, et par laquelle s'affirme l'assujettissement au pouvoir central des échelles régionale et locale, de la province et des communautés, ces dernières étant bien incapables de financer seules les infrastructures qu'elles appellent de leurs vœux. La recette provençale du financement par tiers qui a été effleurée procède de cette dynamique et mérite pour cela d'être décrite.

Selon Stéphane Durand, à la fin du XVII^e siècle, le cas du port d'Antibes « appartient sans doute à la genèse d'une sorte de « compromis provençal » au cœur duquel se trouve la solution concrète d'un cofinancement entre le roi, la province et les communautés »¹⁹². Ce cofinancement s'organise par la contrainte : il s'agit d'intimider les communautés des vigueries de Grasse et de Saint-Paul qui doivent également contribuer, et d'obliger la Province à participer, ce qui ne sera pas fait de bon cœur. Un demi-siècle plus tard, en 1733, Antibes donne véritablement l'occasion aux procureurs du pays d'évoquer les règles du financement par tiers. Pour espérer la validation royale d'un projet, la communauté est obligée de s'engager au financement de son tiers. « Le second tiers est pris en charge par la province, après une délibération de l'Assemblée générale des communautés. Mais cette participation n'est pas automatique ; elle reste du bon vouloir de l'Assemblée qui la considère comme un effet de la solidarité fiscale des communautés de Provence »¹⁹³. Le troisième tiers est sollicité au roi et fait office de secours. Il ne participe que si les deux autres parties « aient déjà réellement versé leur écot »¹⁹⁴ et engage le roi « dans sa posture paternelle »¹⁹⁵.

Ce principe de cofinancement va perdurer jusqu'en 1789. Ainsi, en 1784, lorsqu'il s'agit d'établir un môle du côté du château à l'entrée du port de la Ciotat, pour un devis estimatif de 24000 livres, car un rocher y « rend le passage tellement dangereux qu'il n'y a pas d'année qu'il ne périsse plusieurs bâtimens »¹⁹⁶, l'assemblée général délibère que la province est prête à contribuer, comme secours, pour un tiers, « si le Roi vouloit bien fournir le second tiers de la dépense, le troisième tiers restant à la charge de la communauté »¹⁹⁷. L'engagement du roi, considéré lui aussi comme un secours, n'est en revanche pas un investissement direct. Il est couvert par la Province qui bénéficie en contrepartie d'une remise fiscale : le roi lui accorde « une remise de 8000 l. sur les impositions

191 *Id.*, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire sur les réparations à faire à son port, 1786.

192 DURAND (2009), p. 347. Voir aussi à ce propos : DURAND (2018).

193 *Id.*, p. 352-353.

194 *Id.*, p. 353.

195 *Id.*, p. 390.

196 Arch. Nat. H¹ 1262, Rapport, 25 janvier 1784.

197 *Id.*

de la présente année pour être employées conjointement avec celle de 16000 qui sera fournie moitié par le Pays, moitié par la communauté de la Ciotat »¹⁹⁸.

Comme c'était le cas plus d'un siècle plus tôt pour le port d'Antibes¹⁹⁹, la contribution royale se justifie par le rôle militaire que le port de la Ciotat est censé jouer. En plus de l'intérêt pour le commerce d'un tel aménagement, un échange entre la Direction des Ports et le Contrôleur Général est notable à ce propos. Comme il en a déjà été question en 2.2., le secours du roi lui est demandé à partir de l'intérêt présumé que pourrait représenter pour ses guerres l'aménagement concerné.

« Si les avantages que la Marine Royale doit en retirer peuvent influencer dans la Décision du Roi sur cet objet, je dois vous assurer qu'elle en retirera de très grands, puisqu'au moyen des soins que se donne la ville de la Ciotat pour ce creusage de son port, il y a lieu d'espérer qu'il pourra sous peu d'années recevoir des Vaisseaux de Guerre »²⁰⁰.

Toujours dans les années 1780, le financement par tiers concerne également le port de La Seyne dans lequel des réparations doivent être réalisées et ne devraient excéder la somme de 300 000 l., réparties par tranche de 45 000 l. investies annuellement²⁰¹. Il s'agit de rénover les quais et surtout curer le bassin, « tellement comblé qu'il n'est plus possible d'y construire des bâtiments de commerce d'une certaine grandeur »²⁰². L'affirmation du financement par tiers se fait plus ou moins dans la même forme que dans le cas de la Ciotat :

« L'assemblée après avoir vu les plans et Devis des reparations a faire au port de La Seyne dressés par L'ingénieur en chef du pais convaincue de l'utilité et de la necessité des dites reparations, persuadée que le Retablissement du port de la Seyne interesse essentiellement le Service du Roi et le Commerce a unanimement Deliberé que Sa Majesté sera supliée de vouloir bien contribuer pour un tiers à la depense necessaire, que le pays y contribuera de son chef pour un tiers et que la communauté de La Seyne fournira le tiers restant »²⁰³.

Le motif militaire du secours royal est principalement lié à la proximité directe de l'arsenal de Toulon. L'état du port de La Seyne ne permettant plus d'y construire des navires dépassant les 150 tonneaux, « il y a lieu de craindre que les ouvriers qui y sont domiciliés ne prennent le parti d'aller

198 *Id.*, Rapport de La Tour, aix 26 février 1784.

199 DURAND (2009), p. 348.

200 Arch. Nat. H¹ 1262, La Direction des Ports au Contrôleur Général, Versailles 27 décembre 1783.

201 *Id.*, Extrait du proces verbal de l'assemblée générale des communautés du pais convoquée à Lambesc conservé au greffe des état du pais, novembre 1785.

202 *Id.*, Arrêt du 11 décembre 1785 concernant le port de La Seine en Provence.

203 *Id.*, Extrait du proces verbal de l'assemblée générale des communautés du pais convoquée à Lambesc conservé au greffe des état du pais, novembre 1785.

se fixer à Marseille ou ailleurs, ce qui seroit prejudiciable au port de Toulon qui est interessé à ce que cette classe d'hommes si necessaire aux travaux de son arsenal ne s'éloigne »²⁰⁴. Il est alors considéré que le gouvernement ne peut guère se dispenser de fournir le tiers de la dépense : « c'est la proportion dans laquelle le Roi contribue ordinairement aux ouvrages d'utilité publique qui s'exécutent en Provence »²⁰⁵. Comme pour La Ciotat, l'engagement financier du roi se traduit par une remise sur les impositions accordée au pays de Provence. Il correspond dans ce cas à un rabais de 15 000 l. « sur les impositions de chacune des années 1786 et suivantes jusque et comprise l'année 1791 »²⁰⁶ à condition que la somme normalement reversée au trésor royal soit investie pour financer le tiers des travaux²⁰⁷.

Le cofinancement par tiers peut même aller jusqu'à concerner l'entretien d'un port. C'est par exemple le cas pour Antibes. « Par arrêt du Conseil du 13 avril 1767, il a été ordonné que les ouvrages nécessaires pour nétoier l'entrée du Port d'Antibes et creuser son bassin »²⁰⁸, la dépense, se basant sur un ancien devis, a été évaluée à 108 000 livres. Le financement des travaux a été réparti par tiers : « Le Roi est entré dans cette dépense pour un Tiers payable du fond des fortifications, la province s'est chargée du second tiers et le 3^e tiers a été réparti également sur les communautés d'Antibes et sur les vigueries de Grasse et de St Paul »²⁰⁹. Ils ont été achevés en 1786, et il est alors question l'année suivante de pourvoir à l'entretien du port afin qu'il ne se comble pas à nouveau. Le coût de l'entretien est estimé à 1800 l. par an, et Philippe Henri, marquis de Ségur, alors maréchal de France, propose que la même formule financière soit adoptée, ce qui est fait²¹⁰. Avant la validation du projet d'édit, une précaution est tout de même prise car un article peut poser problème : « celui où il est dit que la somme de 600 l. à fournir par la province sera prise sur le fond qu'elle fait pour la dépense des troupes »²¹¹. Ce fonds est fixé invariablement à 336 000 l. par an, mais l'arrêt rendu à ce sujet le 15 février 1784, indique que si la dépense excède, le roi rembourserait la somme excédante. On voit bien le risque encouru pour le trésor royal dans le cas où la province s'adonnerait à quelque entourloupe financière :

« si [elle] avoit la faculté d'assigner les dépenses particulières sur le fond qu'elle est tenue de faire pour la dépense des troupes, le Roi seroit exposé à supporter des excédens de dépenses plus considérables suivant les dispositions plus ou moins fortes que la province auroit faites sur ce fond

204 *Id.*, Détails relatifs au retablissement du port de la Seyne, Direction Générale des Ports, Fontainebleau, 13 octobre 1785.

205 *Id.*, Rapport du 5 décembre 1785.

206 *Id.*, Arrêt du 11 décembre 1785 concernant le port de La Seine en Provence.

207 *Id.*

208 *Id.* H¹ 1261, Lettre au maréchal de Segur, Provence 1787.

209 *Id.*

210 *Id.*, Rapport du maréchal de Ségur, Versailles, 1 mai 1787.

211 *Id.*, Lettre au maréchal de Segur, Provence 1787.

pour des objets étrangers ; il importe donc d'empêcher, autant qu'il sera possible, ces dispositions qui en définitif peuvent tomber à la charge du Roi, ou au moins de ne le permettre qu'autant qu'il y auroit des excédens de fonds de manière que l'intérêt du Roi ne puisse jamais en souffrir »²¹².

Ainsi il apparaît que le principe du cofinancement au tiers doit être respecté et que, malgré les diverses modalités possibles du secours royal, il faut éviter qu'une des échelles de contribution tente de se défaire de celle-ci, ou de l'amoindrir, par un moyen ou par un autre. Il a fallu le siècle précédant imposer par la contrainte la participation de la province. Le compromis a beau avoir pu devenir la norme, il n'en demeure pas moins fragile et il semble important de maintenir à ce propos le statu quo.

En revanche, si elle concerne de nombreux ports, cette recette provençale du financement par tiers ne les concerne pas tous. Tout comme les principes de financement diffèrent amplement entre Languedoc et Provence²¹³, elles ne sont pas homogènes au sein même de la Provence. Il existe des terres dites « adjacentes »²¹⁴. Le port de Saint-Tropez en fait partie. En 1766, l'avocat Jean Joseph Augier, sieur de Favas²¹⁵, sans doute descendant du capitaine Jean Augier²¹⁶, dirige comme maire le conseil de la ville lorsque celui-ci fait état d'un port défaillant dans une ville « sans terroir [qui] ne subsiste que par son commerce maritime »²¹⁷. Une centaine de bâtiments sont dans un bassin qui « ne peut pas en contenir la moitié par le défaut de profondeur et le mauvais état de ces quais »²¹⁸. Les négociants et capitaines, est-il noté dans un compte-rendu du conseil, insistent pour que des travaux soient engagés et, si tel n'était pas le cas, feraient « entrevoir pour l'avenir une diminution inévitable dans le nombre des Matelots de ce département »²¹⁹. Le conseil lui-même est en vérité composé de nombreux capitaines caravaniers faisant commerce au Levant, à l'instar même de Joseph Augier lui-même, mais aussi de Jacques Guirard ou encore de Joseph Tropez Allard²²⁰.

Si l'on en croit ce qu'écrivait l'ingénieur Milet de Monville, une dizaine d'années plus tôt, la communauté de Saint-Tropez ayant dû par le passé entretenir, sans la province, le bassin et les quais, a été réduite à établir des impositions très onéreuses pour les habitants²²¹. Cela n'a pas été ensuite en s'arrangeant²²². Afin de pouvoir parvenir à réaliser les réparations et le curage du bassin,

212 *Id.*

213 DURAND (2009).

214 *Id.*, p. 337.

215 Arch. Nat. H¹ 1262, Compte-rendu du conseil de la ville de Saint-Tropez, 16 février 1766.

216 BUTI (2010), p. 116.

217 Arch. Nat. H¹ 1262, Compte-rendu du conseil de la ville de Saint-Tropez, 16 février 1766.

218 *Id.*

219 *Id.*

220 BUTI (2010), p. 390.

221 Arch. Nat. H¹ 1262, Mémoire sur la nécessité de creuser le port de St Tropez par Milet de Monville, Toulon le 19 novembre 1756.

222 *Id.*, Lettre de Milet de Monville, Toulon, 19 mars 1767.

curage pour lequel elle n'exclut pas non plus de réaliser quelques emprunts²²³, elle aimerait un secours de la part du roi, d'autant que d'autres communautés ont pu en profiter. Le maire et le consul n'hésitent pas à mettre en avant le principe du financement par tiers mais rappellent qu'ils en sont exclus : « malgré toutes nos representations au corps de cette province elle n'a jamais voulu contribuer en rien aux cent cinquante mille livres que nous avons dépensées à notre port pendant l'espace de quarante ans, parce que notre ville n'entrant point dans les dépenses de la province comme faisant partie des terres adjacentes, elle ne veut pas non plus entrer dans les nôtres »²²⁴. Pas de solidarité fiscale ici, donc pas d'investissement de la province : inutile même d'en parler aux procureurs du pays, selon Galois de La Tour²²⁵.

Les travaux précédents ont été réalisés grâce à des impositions locales supplémentaires. Malgré une situation de forte contrainte budgétaire²²⁶, ils se disent, s'il le faut, « déterminés d'emprunter pour le creusage [du] port et pour les réparations [des] quays »²²⁷ en attendant les secours du roi. Mais sous quelle forme pourraient advenir ces secours ? Un don ? Une suspension de la capitation pendant dix ans ? C'est ce qui est envisagé par la communauté qui menace d'accumuler les dettes²²⁸. Seulement, l'État instaure avec ces sujets des mécanismes de contrepartie, une logique de don / contre don. Pour autant qu'elle joue idéologiquement d'une figure « paternelle », l'autorité royale semble avoir besoin d'une participation des sujets dans le cadre de l'administration du territoire, au moins dans la forme. Une communauté ne peut être « secourue gratuitement », ce que savent d'ailleurs bien les notables de Saint-Tropez²²⁹. D'autre part, le roi n'a pas l'intention de lâcher du lest fiscal. Alors une solution, qui semble envisagée par Galois de La Tour, est de travestir la contribution royale aux travaux portuaires en remboursement des fournitures de guerre octroyées par la ville entre 1726 et 1747 : pour le transport de l'artillerie et les ouvrages de fortification (13569 l.), pour les vivres fournis aux felouquets du roi (1485 l.), pour les fournitures de bois, lits, draps, paillasses pour un hôpital établi pour le régiment de Blaisois (312 l.), pour les piétons qui ont porté les lettres et les paquets des officiers généraux (1674 l.), pour l'enlèvement des carcasses de cinq galères d'Espagne brûlées par les Anglais, pour le fret de différents bâtiments et autres dépenses extraordinaires (19630 l.), et enfin, pour l'étape fournie à six canonnières (22 l.)²³⁰. On arrive à un total de plus de 36690 l. La communauté, elle, ne l'entend pas ainsi. Elle a fait ses propres calculs et se targue de demander quelques 77 354 l., selon un bordereau des sommes que le

223 *Id.*, Compte-rendu du conseil de la ville de Saint-Tropez, 16 février 1766.

224 *Id.*

225 *Id.*, Rapport de Galois de La Tour, Aix, 22 juillet 1767.

226 *Id.*, Lettre au contrôleur général des finances, 21 août 1767.

227 *Id.*, Compte-rendu du conseil de la ville de Saint-Tropez, 16 février 1766.

228 *Id.*

229 *Id.*, Les maire et consuls de Saint-Tropez à de La Tour, 18 décembre 1768.

230 *Id.*, Rapport de Galois de La Tour, Aix, 22 juillet 1767.

roi lui devrait. En réalité, elle tente de profiter de l'aubaine et compte les services militaires de toute nature rendus entre 1716 et 1760, certificats à l'appui²³¹. Hors de question cependant pour le pouvoir royal de satisfaire une telle prétention. Il est décidé que la communauté recevra la somme de 36695 l., payable en quatre ou six années²³², sous le prétexte que celle-ci ne comprend que « des dépenses de même nature que celle qu'on a été remboursées anciennement à la province et à plusieurs communautés des terres adjacentes »²³³. On remarquera tout de même que cette somme est étrangement proche des 43 860 l. du devis estimatif pour le curage initialement réalisé par la communauté²³⁴, somme arrondie à 40 000 par Galois de La Tour²³⁵. Sans pour autant en avoir le cœur net, c'est pour cela que nous nous sommes permis, plus haut, l'usage du verbe « travestir » concernant le paiement d'une aide royale sous la forme d'un remboursement de fournitures militaires antérieures. Il nous semble pour le moins qu'un tel cas peut apparaître comme emblématique de la liaison intime entre l'économie de guerre et l'aménagement à des fins de négoce, mais également révélateur des concurrences entre communautés vis-à-vis de l'investissement royal. Ces concurrences sont sans doute entretenues par le rôle d'arbitre que s'accorde l'État central et que lui confèrent également les communautés en concurrence. Voilà qui semble utile à la légitimation de l'État comme organisation stabilisatrice, qui nivelle dans un semblant d'impartialité, quitte à faire quelques gymnastiques administratives²³⁶.

4.2. Taxes, négoce et inégalités : toute solution a sa conséquence sociale

La Sardaigne passe sous domination de la maison de Savoie en 1720 : l'union entre Piémont et Sardaigne durera jusqu'à 1861. Le caractère insulaire de la Sardaigne ne facilite pas la tâche de l'État savoyard qui, quand il récupère l'île, ne dispose encore que d'une petite ouverture sur la mer et d'une puissance navale qui n'est pas en mesure de soutenir de grandes ambitions méditerranéennes. La Sardaigne est peu habitée. Ses littoraux ne sont pas protégés et leur défense militaire s'avérerait particulièrement onéreuse. Tout cela ne pousse guère la monarchie à y investir conséquemment, d'autant qu'elle caresse plutôt l'objectif de s'étendre dans la plaine padane, vers la riche Lombardie²³⁷. Entre 1720 et 1740, les tentatives d'accroissement capitalistique par les exportations des céréales produites sur l'île ne sont pas très satisfaisantes, à la fois pour des raisons

231 *Id.*, Borderau des sommes que S.M. doit à la communauté de Saint-Tropez, estim. 1767.

232 *Id.*, Observations et avis de de La Tour, Provence 1767.

233 *Id.*

234 *Id.*, Le conseil de ville au contrôleur général des finances, 21 août 1767.

235 *Id.*, Observations et avis de de La Tour, Provence 1767.

236 On reviendra sur une telle fonction dans le chapitre 6 : Au nom de l'intérêt public.

237 ORTU Gian Giacomo, « La Sardegna sabauda : tra riforme e rivoluzione », in BRIGAGLIA M., MASTINO A., ORTU G.G. (a cura di), *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari : Laterza, 2006, p. 3-15.

climatiques et à cause d'un manque régulier de débouchés sur les marchés des pays méditerranéens. Les paysans et les bergers, qui composent l'immense majorité des autochtones, ne sont pas habitués au maniement des monnaies. Ce sont les marchands et les adjudicataires des fiefs, le haut et le bas clergé, les ministres féodaux, les nobles et les possédants qui s'approprient une grande partie de la production par le biais de contrat d'usure et qui l'acheminent en ville pour la vendre ou l'exporter²³⁸.

Dans les années 1730, il est question à Cagliari de travaux portuaires : il faut construire un ponton pour le curage du bassin et réparer les murailles. La Commune s'engage dans ce projet, ainsi qu'à l'entretien futur de l'infrastructure. Mais comment financer un tel programme ? Cagliari est le port le plus important de l'île. De nombreux bâtiments étrangers y entrent et paient pour cela un droit d'ancrage. Il s'agit alors de noter la somme de ces rendements fiscaux sur quinze ans, depuis l'acquisition de l'île à l'année 1735. L'objectif est de couvrir l'investissement envisagé pour les travaux. Les rendements annuels sont irréguliers, certaines années rapportent plus de 600 livres sardes, en 1723 ou en 1726, quand d'autres en rapportent moins de 100, en 1728 ou en 1734. Sur quinze ans, à partir de l'entrée dans le domaine savoyard, la somme est de plus de 4953 l.²³⁹. Concernant les dépenses, le montant n'est guère explicité et on ne sait donc pas bien s'il est estimé en amont, c'est-à-dire pour un ouvrage dont la valeur serait déjà relativement quantifiable, ou au contraire si la valeur de l'ouvrage envisagé, donc sa nature et son mode de réalisation, dépend justement du produit fiscal disponible. Pour le dire plus simplement : le montant de l'investissement est-il défini par la nature des travaux ou la nature des travaux est-elle définie par le montant disponible de l'investissement ? Dans un cas comme dans l'autre, nous savons seulement que la couronne décide de concéder à la ville les deux tiers de ces *reggio finanze*, c'est-à-dire du rendement fiscal annuel tiré des bâtiments entrant dans le port, le troisième tiers devant être obligatoirement payé à la *reggia cassa*. Le rendement annuel moyen réalisé antérieurement est d'environ 330 l., base semble-t-il fixe sur laquelle se calcule la part d'exemption royale afin de réaliser le chantier pour un ponton dont on estime apparemment la durée de vie à trente années de curage. C'est du moins ce que semble sous-entendre la lettre d'un certain Giuseppe Cadello à ce propos, qui est notons-le assez difficile à comprendre²⁴⁰. Il est donc question pour la commune d'investir en conséquence, en prenant en compte ce qu'elle peut réserver à de tels travaux, moins le tiers à réserver tout de même à la *Reggia Cassa*²⁴¹ : voilà qui pourrait faire pencher sur la seconde solution du problème posé ci-dessus, mais qui n'est pas suffisant pour l'affirmer avec assurance.

238 TORE Gianfranco, « Il Riformismo sabaudo : tentativi e fallimenti », in *Id.*, p. 16-28.

239 A.S.Ca Seria II Segreteria di Stato e di Guerra 1168, Nota di quanto si è esato in quindici anni per il dritto de Bastimenti che sono entrati nella Darsena, Cagliari 1735.

240 *Id.*, Lettera di Giuseppe Cadello, Cagliari 6 giugno 1736.

241 *Id.*

Dans le cas inverse, la part des droits d'entrée payés par les bâtiments accostant dans la ville portuaire qui va être allouée au budget pouvant être employé par la commune dépend clairement de la nature de cet emploi, de la nature du projet d'aménagement envisagé et considéré comme « *vantagioso al Regio Patrimonio* »²⁴².

Il s'agit d'un nouveau contexte politique, d'un règne piémontais relativement récent qui a récupéré une partie de l'organisation des pouvoirs mise en place précédemment par la couronne espagnole, tout en privilégiant une approche plus centralisatrice²⁴³. L'aménagement portuaire semble dans ce contexte, quelque soit la solution envisagée au problème posé, dans un cas comme dans l'autre, participer à la répartition politique de l'emploi des revenus fiscaux entre échelles de pouvoir. Tout comme dans le cas des petits ports de Provence vis-à-vis de l'autorité royale française, l'aménagement portuaire apparaît aussi comme objet de renforcement de la domination étatique dans le sens où c'est en dernier recours, la monarchie qui concède à la commune une part des entrées destinées aux finances du royaume comme base d'investissement, ce qui n'est pas finalement si éloigné de la solution du roi français payant son tiers en Provence par le biais d'un dégrèvement annuel des impositions que la province est censée lui payer. Mais n'arrêtons d'ailleurs pas ici les croisements possibles.

À propos des financements des travaux portuaires en Languedoc, Stéphane Durand note :

« Dans le cadre d'un mercantilisme envahissant et prenant la forme du colbertisme dans la deuxième moitié du XVII^e siècle, les états ont été soumis à une forte pression royale pour se mettre au service d'une politique d'aménagements portuaires décidée à la cour. Après avoir pratiqué la solution de l'imposition sur le général de la province au temps de Brescou, l'assemblée provinciale a tenté d'emprunter d'autres voies de financement, faisant presque toute la part au principe du « qui profite, paie », notamment par la voie du co-financement.

Mais, soumise à des demandes de fonds considérables – qui semblaient difficilement compatibles avec le principe du co-financement – et rattrapée par les modalités de sa constitution politique, l'assemblée provinciale a dû revenir à la solution de l'imposition provinciale indistincte, source de distorsions considérables dans le traitement du territoire et de ses habitants »²⁴⁴.

En Roussillon, lorsque le pouvoir royal opère seul :

« il donne la préférence à une politique d'expédients taxant le commerce tout azimuts, sans prendre véritablement en considération la logique qui voudrait que celui qui profite d'un aménagement en paie

242 *Id.*

243 ORTU (2006).

244 DURAND (2009), p. 325-326.

le prix. Le contribuable, qui n'y a pas consenti, n'y voit qu'un impôt de plus, sans que le négociant n'en soit responsabilisé. En revanche, lorsque le pouvoir royal a pu s'appuyer sur une assemblée d'États, il a d'abord essayé de se décharger du fardeau avant de consentir à contribuer, mais sans vraiment s'intéresser à la manière dont les deniers seraient recouverts »²⁴⁵.

La solution envisagée à Cagliari en 1735 est plus proche de ce qui a pu se faire pour les petits ports de Provence. Mais de ce qui a pu surtout s'y faire avant l'appel à participation de la province, à la charnière du XVII^e et du XVIII^e siècle. La solution est proche de celle trouvée par les petits ports provençaux confrontés à la problématique du rapport de rentabilité entre profit du commerce et coût des infrastructures, et semble tout aussi biaisée car là aussi elle consiste semble-t-il principalement à faire payer les infrastructures « par le commerce d'autrui »²⁴⁶. Mais Cagliari n'est pas dans la situation d'un port français : la solution peut s'y retrouver doublement biaisée car s'agit-il du commerce d'autrui en général ? Non. Il en a été question en 2.3. : les anglais, les hollandais, sont exemptés de droit en ce port. Les français demandent également exemption en 1725, faisant mention du traité des Pyrénées et d'une ordonnance de la reine d'Espagne datant de 1670. Voilà donc l'affaire devenue encore plus complexe.

Il est notable que cela pourrait relever d'un profond problème dialectique qui n'est sans doute pas étranger à la reproduction des inégalités territoriales dans un contexte de concurrence entre puissances : une tension à la croisée entre potentiel développement des infrastructures et géopolitique fiscale. Faire financer les travaux portuaires par les droits d'entrée est une recette dont le possible usage et le succès dépendent des capacités de taxation du commerce. Or comme nous l'avons vu, l'objectif économique du privilège fiscal n'est pas étranger aux guerres inter-étatiques. Un manque à gagner pour un autre État est un enjeu tactique. Un négoce non taxé à l'étranger est un négoce qui répercutera sans doute moins ces coûts fiscaux dans l'acheminement de marchandises vers le pays d'origine. C'est surtout un négoce plus fidélisé à l'État qui lui a offert un tel avantage. Un négoce qui d'ailleurs a lui-même pu participer d'une manière ou d'une autre à l'effort de guerre. Mais alors, lorsqu'une telle solution est adoptée pour un port, toute exemption fiscale du négoce, accordée notamment aux négociants étrangers de diverses puissances, ne peut-elle pas y jouer contre le développement des infrastructures ? Il peut même y avoir un intérêt dans la concurrence inter-étatique, tout comme pour le monde du négoce : les infrastructures permettent certes des échanges facilités, mais également plus de contrôle. Le développement infrastructurel inégal est un enjeu pour quiconque s'adonne à des formes de contrebande ou de falsification, tout comme

245 *Id.*, p. 390.

246 *Id.*, p. 347.

l'accusation d'un mauvais fonctionnement administratif sur une place peut permettre à des négociants étrangers de refuser de payer ce qu'ils doivent²⁴⁷.

La question que cela pose au niveau du financement des travaux portuaires est la suivante : de tels dilemmes ne peuvent-ils pas favoriser sur le long terme la solution de l'imposition générale, quittant alors le principe du « qui profite, paie », et reproduisant, voire augmentant, les inégalités sociales à l'échelle de la région ? Par ailleurs, et là le chien se mord complètement la queue, dans le cas d'une imposition sur le commerce maritime, les négociants ne peuvent-ils pas répercuter les droits d'entrée qu'ils doivent payer sur le prix des marchandises, entraînant une inflation dont les effets sont finalement assimilables à un impôt indirect payé par tous les consommateurs ? Deux modalités différentes mais deux résultats qui peuvent être relativement proches : dans les deux cas, les coûts terminent toujours pas retomber sur le contribuable, et même sur les plus pauvres. Voilà qui participe aux nombreuses ambiguïtés déjà relevées dans d'autres chapitres. Voilà des questions qui méritaient selon nous d'être posées afin de faire ressortir une part de la relation complexe pouvant exister entre financement d'un aménagement, jeu de concurrence entre puissances, profits de l'aménagement et répercussions sociales de son coût.

Il n'est pas inutile à partir de là, de se poser les questions suivantes : comment faire un aménagement sans accroître l'impôt ? Sans prendre une part existante, mais déjà employée, du trésor royal ? Sans provoquer une inflation sur le prix des marchandises ?

Loin de nous l'idée ici de prétendre dresser une liste exhaustive de toutes les solutions envisageables. Loin de nous aussi la prétention à ne pas rester dans une approche assez superficielle des cas que nous allons exposer. Mais il serait tout de même dommageable de n'en pas faire mention, au moins pour exposer, ne serait-ce que de manière erratique, diverses possibilités que nous avons pu rencontrer grâce à diverses archives. Ces possibilités sont tout autant d'illustrations, aussi diverses soient-elles, de la relation complexe dont il a été question ci-dessus et y faire référence, même rapidement, ne vient que donner des outils supplémentaires pour aborder cette relation.

Une première solution est de mettre directement les riches à contribution. Mais quand elle est utilisée, comme par exemple pour les travaux des quartiers militaires du port de Salerne dans les années 1750, c'est sans qu'il leur en coûte et au détriment d'une part des revenus fiscaux. Afin de finir l'ouvrage dont une partie est payée grâce aux impositions générales, la ville de Salerne propose par le biais de son parlement un prolongement de dix années d'exemption de la gabelle pour quiconque participerait au financement de l'ouvrage sur la base d'un don volontaire²⁴⁸.

²⁴⁷ Nous renvoyons sur tout cela au chapitre précédent.

²⁴⁸ Archivio di Stato di Napoli Segreteria d'Azienda 197, Il Marchese di Torreblanco e li Deputati del porto della città di Salerno, 6 dicembre 1759.

L'investissement dans un aménagement peut alors faire office de ce que l'on désigne aujourd'hui sous le nom de « niche fiscale ». Cette solution se conclut sur un manque à gagner au niveau des revenus fiscaux, ce qui peut avoir à son tour comme effet soit de participer à l'incapacité de l'administration d'investir, laissant alors se prévoir la reproduction d'une telle situation, soit l'augmentation des impositions concernant les autres groupes sociaux afin de combler ce manque à gagner, soit les deux dans le cas où les dettes s'accumulent.

Une autre solution est de recourir à l'emprunt, tout en évitant que cela ne profite à des financiers étrangers et ne se résolve donc pas une fuite des intérêts sur le capital. Allons du côté de la Sicile, appartenant au royaume des Deux-Siciles, et contextualisons un minimum. Les céréales constituent alors le secteur central de l'agriculture méridionale. Depuis des siècles déjà, la Sicile en a alimenté le marché international. Au XIX^e siècle pré-unitaire, alors que la majeure partie de la production est destinée à la consommation interne au royaume, que les arbres fruitiers, l'huile d'olive ou le vin semblent avoir plus de succès dans les échanges internationaux, une partie des céréales est tout de même toujours destinée à l'exportation. Le gros de la production se concentre dans de grandes propriétés foncières, les *latifondi*, appartenant à quelques familles qui s'en occupaient soit elles-mêmes, ou alors qui les faisaient exploiter par un fermier louant la propriété²⁴⁹. Le négoce a ensuite pour fonction d'acquérir les denrées de la campagne aux producteurs ou aux intermédiaires, si le négociant n'est pas lui-même le propriétaire, et de les emmener dans les ports pour l'expédition ou la vente²⁵⁰. Un port comme celui de Catane est bien moins important que ceux de Messine ou de Palerme. Il est notamment majoritairement utilisé pour le cabotage sous-régional. Il n'en reste pas moins, bien qu'à moindre mesure, aussi un port d'exportation²⁵¹.

Le 20 décembre 1828, l'intendant du roi Bourbon, le prince Manganelli, agissant à Palerme comme patricien de Catane, donne ses ordres dans un décret à propos des droits portuaires. L'article 1 mentionne : « *Tutti i debitori della pubblica Amministrazione di questo Molo debbono da oggi in poi eseguire i loro versamenti soltanto presso il Tesoriere di questo Comune sotto pena di pagare due volte* »²⁵². Nombreux sont les négociants qui n'ont pas payé leur taxes sur l'exportation mais aussi pour l'extraction de céréales²⁵³, jusqu'aux années 1823-1824²⁵⁴. Alors même qu'ils utilisent eux-mêmes le port, le fait d'être imposés pour participer au financement des travaux semble rebuter

249 BEVILACQUA Piero, *Breve storia dell'Italia meridionale. Dall'Ottocento a oggi*, 1993, Roma : Donzelli, 2005, p. 39.

250 *Id.*, p. 42.

251 CRISTINA Giovanni, « Circuits maritimes, dynamiques commerciales et habitat côtier en Sicile orientale. Le port de Catane comme point d'observation (1820-1851) », *Cahiers de la Méditerranée*, 90, 2015, p. 257-287.

252 Archivio di Stato di Catania (ensuite A.S.Cat.) Intendenza borbonica 1301, Ordini dell'intendente, Catania 20 décembre 1828. Trad. : « Tous les débiteurs de l'Administration publique de ce môle doivent à partir d'aujourd'hui effectuer leur versements uniquement auprès du trésorier de cette commune sous peine de payer deux fois ».

253 *Id.*, Osservazioni del Tribunale Civile di Catania, 5 agosto 1829.

254 *Id.*, lettera di Benedetto Trevitore al'Intendente, Catania 1831.

les négociants. Si un tel décret, visant à récupérer les taxes dues par les négociants afin de pouvoir réaliser les travaux, est publié, c'est parce que des abus ont été constatés. Misant sur les dysfonctionnements bureaucratiques et le problème des organes administratifs à communiquer entre eux, il apparaît que des négociants prétendent avoir déjà payé à tel ou tel autre organisme ce qu'ils doivent au trésorier de la commune. Mais, si cette affaire est portée à la grande cour des comptes, les condamnations sont bien peu nombreuses²⁵⁵. Les négociants, peu disposés semble-t-il à payer leurs propres dettes au trésor royal, sont en revanche plus motivés lorsqu'il s'agit de spéculer sur la dette publique. Toujours pour financer le môle, un projet de prêt volontaire est lancé à la fin des années 1820, avec la création d'une caisse spéciale à cet effet. Il est possible d'acheter, avec intérêts de 5 % par action, plusieurs des trois mille actions disponibles à dix once l'une, l'objectif étant de réunir 30 000 once²⁵⁶. La proposition plaît, provoquant de nombreuses souscriptions. L'immense majorité des souscripteurs sont des négociants, certains achetant plus d'une dizaine d'actions, certains assumant leur prêt dans le seul cas où la réalisation des travaux serait faite par adjudication. Dans une moindre mesure, on trouve aussi des boulangers, des menuisiers ou encore des ferronniers. Certains ont du mal à écrire leur nom. S'agit-il de prête-noms ? Ou la proposition a-t-elle un effet réellement populaire ? Impossible de répondre ici. Il est par contre intéressant de voir des conseillers de l'intendance profiter de l'aubaine. Mais, après tout, selon le prince de Manganelli, ce système qui s'appuie sur des « *onnesti e zelanti cittadini* » n'est-il pas voué à produire de très avantageux effets²⁵⁷ ? L'intendant, c'est-à-dire le prince de Manganelli, Don Giuseppe Alvaro Paternó, explique d'ailleurs au *comitato decurionale* de la commune de Catane, sans doute dans le but de les convaincre d'une telle mesure, une des raisons pour lesquelles la possibilité de prendre des actions sur la construction du môle n'a pas été ouverte à des financiers extérieurs, mais réservée aux citoyens : afin de privilégier une circulation interne, que les intérêts réalisés sur le capital investi pour le môle de Catane ne se réinvestissent pas à l'étranger, mais restent dans la ville²⁵⁸. Malgré cette dernière obligation, on peut noter que l'effet d'une telle solution reste l'endettement public au profit de ceux qui veulent spéculer sur cette dette.

Une dernière solution est assez originale : l'offre par un négociant de financer sur ses propres fonds une structure portuaire dont il a besoin pour son négoce. Nous sommes toujours en Sicile et le négociant en question est un Anglais et se nomme John Woodhouse, encore aujourd'hui célèbre pour s'être enrichi grâce à l'exploitation et à l'exportation du fameux vin de Marsala. Depuis la seconde moitié du XVIII^e siècle, les négociants anglais sont toujours plus nombreux en Sicile, et ne

255 *Id.*, lettera del Tesoriere Giuseppe Ardizzone al Patrizio e principe Grimaldi, Catania il 18 aprile 1831.

256 *Id.* 1302, Progetti del principe di Manganelli a favore dell'appoderazione de' fondi del Molo, Catania estim. 1828.

257 *Id.*

258 *Id.* 1301, Progetto dell'Intendantente Principe di Manganelli su' mezzi necessari alla costruzione del molo di Catania presentato al Comitato Decurionale, Catania, 1833.

semblent pas d'ailleurs lésiner sur la pratique de la contrebande²⁵⁹. L'arrivée dans les premières quinze années du XIX^e siècle d'un contingent militaire britannique d'environ 15 000 hommes sur l'île ne fait qu'augmenter la tendance des négociants à venir sur l'île. Rosario Lentini note à ce propos :

« *La Sicilia borbonica, al pari di Malta, divenne per gli Inglesi non solo base militare di importanza strategica nel Mediterraneo – soprattutto dopo l'introduzione del « Blocco Continentale » imposto da Napoleone nel 1806, per limitare et penalizzare le attività mercantili della Gran Bretagna – ma anche emporio di materie prime e di prodotti agricoli (zolfo, ceneri di soda, vino, sommacco, frutta secca, ecc.). Numerosi agenti di commercio e negozianti inglesi, dopo essere stati costretti, con l'arrivo dei Francesi, a lasciare Livorno nel 1796 e Napoli nel 1799, si trasferirono nell'Isola operando in proprio o per conto delle ditte del settore tessile della madrepatria, rendendo al contempo preziosi servizi al Commissario generale britannico, per gli approvvigionamenti, per le transazioni, per i pagamenti.* »²⁶⁰

La famille Woodhouse est déjà présente en Sicile depuis plusieurs décennies. Il n'est pas possible de dire exactement quand ils sont arrivés, mais les fonds du XIX^e siècle indiqueraient que le père John Woodhouse serait venu pour la première fois en 1773²⁶¹. John Woodhouse a trois enfants : John, William, Samuel. Alors qu'à Malte, entre 1807 et 1812, naissent cinq compagnies d'assurance et deux banques, presque toutes d'initiatives anglaises, un des premiers dirigeant de la *Bank of Malta* est Samuel. Par la suite, William et John s'intéressent au vin sur la côté ouest de Sicile²⁶².

En 1816, John est créancier du Trésor public, et la *prosegrezia* de Marsala doit espérer se faire rembourser d'autres de ses débiteurs afin de pouvoir à son tour rembourser Woodhouse²⁶³. Ce dernier se retrouve régulièrement en position de force et bénéficie régulièrement d'exonérations fiscales²⁶⁴. Dans les années qui suivent, il fait construire sur ses propres fonds le môle de Marsala

259 Voir 3.2.

260 LENTINI Rosario, « Dal commercio alla finanza : i negozianti-banchieri inglesi nella Sicilia occidentale tra XVIII e XIX secolo », *Mediterranea*, 2, 2004, p. 105-122. Trad. : Trad. : « La Sicile bourbonienne, tout comme Malte, ne devint pas seulement pour les anglais une base militaire d'importance stratégique – surtout après la mise en place du blocus continental imposée par Napoléon en 1806 afin de limiter et de pénaliser les activités marchandes de la Grande Bretagne – mais aussi une réserve commerciale de matière première et de produits agricoles (soufre, cendre de soude, vins, sumacs, fruits secs, etc.). De nombreux agents de commerce et négociants Anglais, après avoir été contraints, suite à l'arrivée des Français, à quitter Livourne en 1796 et Naples en 1799, se transférèrent sur l'île, opérant pour eux-mêmes ou pour le compte d'entreprises du secteur textile de la mère-patrie, rendant dans le même temps de précieux services au Commissaire général britannique, pour les approvisionnements, pour les transactions, pour les paiements. »

261 LENTINI Rosario, « 1773. Il vino dei gentiluomini », in BARONE Giuseppe (a cura di), *Storia mondiale della Sicilia*, Roma : Laterza, 2018, p. 288-291.

262 LENTINI (2004).

263 Archivio di Stato di Trapani Secrezia di Trapani 123, lettera del marchese Antonio Fardella, segreto di distretto di Trapani, Marsala il 9 giugno 1816.

264 *Id.*, lettera d'Antonio Fardella al Colmo', Marsala il 6 ottobre 1816.

dont il a besoin pour son important trafic de vin. Il est par ailleurs dans une telle position de pouvoir, renforcée par cet investissement, que l'administration de Marsala lui concède de nombreuses faveurs afin de faciliter son commerce, avantages sur les conditions d'exploitation viticole, entrepôts ou encore mise à disposition de personnel portuaire²⁶⁵.

Voilà donc encore une autre solution qui a priori pourrait sembler plus avantageuse pour les finances publiques, et qui l'est effectivement dans une moindre mesure. Mais le geste de Woodhouse n'a rien de philanthropique mais, dans un tel contexte de présence anglaise en Sicile, et dans un tel rapport de force, il trouve là une manière de soumettre encore l'administration aux prérogatives de son négoce, et ne peut que jouir des privilèges qu'il en suit, notamment dans l'usage du port.

4.3. Le port de Marseille : la décision et la charge

Le grand port de Marseille est un cas particulier. Il ne rentre pas dans la logique du cofinancement par tiers, et relève d'une autre échelle que les autres cas provençaux, ce qui se ressent également au niveau de la question du financement des travaux portuaires. L'historien Stéphane Durand note que « ce sont 25 000 l. qui, au cours du XVIII^e siècle, sont annuellement englouties pour curer le bassin, refaire les quais et, accessoirement, démolir les piliers qui obstruaient encore le goulet du Lacydon. Or la question du financement des travaux a été agitée à plusieurs reprises au cours de la période 1669-1789 »²⁶⁶. Il rajoute :

« Au XVII^e siècle, la mémoire des actes et privilèges de Marseille est toujours vivante ; elle est réactivée à chaque fois qu'est reposée la question du financement du curage du port. En 1257, Charles d'Anjou s'étant emparé des revenus de la ville donnait en compensation une contribution pour le service de la Cure du port, fonds payables au printemps de chaque année. Au XV^e siècle, ce fonds ne fut plus suffisant et l'on instaura un droit perçu sur les bâtiments étrangers pour abonder la caisse. Au XVII^e siècle, cette taxe de 0,5 % *ad valorem*, appelée gabelle du port, perçue sur les marchandises transportées par les non-marseillais, était censée servir au curage du port tandis qu'une autre taxe de 0,5 % servait à payer le traitement de l'ambassadeur de France à Constantinople. Un troisième droit, d'un denier par livre ou « table de mer », entrainé dans les caisses du comte. Le fonds se montait alors entre 15 et 25 000 l. Exceptionnellement, la communauté obtenait une contribution des États de Provence en 1569 pour une durée de cinq ans, afin d'effectuer le curage du port et « la facture du

²⁶⁵ Archivio Storico del Comune di Marsala, Atti del Decurionato 1816 – 1824.

²⁶⁶ DURAND (), p.365.

quay ». Ainsi, en règle générale, le commerce des non marseillais servait à financer l'entretien du port par une levée de deniers dont la communauté était responsable »²⁶⁷.

L'édit du port franc de 1669 crée le droit de « cottimo », droit perçu par la chambre de commerce « sur des marchandises autres que le blé et les objets en or et argent, venant du Levant ou de la Barbarie »²⁶⁸, qui est supprimé en 1766, suite à quoi le droit du consulat devient la principale ressource de la chambre. Une partie des revenus du droit de cottimo va servir au curage du port, auquel participe également la communauté. Cependant, un arrêt du conseil, du 15 août 1685, « transfère le financement du port de la chambre de commerce à la communauté »²⁶⁹. Le roi affirme alors que le comblement du port est principalement dû aux immondices de la ville, que tous les habitants profitent du port franc et qu'il faudrait soulager les négociants payant déjà frais extraordinaires et avanies dans les Échelles²⁷⁰. « Eu égard au système fiscal marseillais, qui épargne les propriétaires du terroir, la charge retombe sur « les deniers d'octroy ou fermes de ladite ville de Marseille ». Ce sont donc essentiellement les biens de consommation qui doivent supporter une surtaxe »²⁷¹. La communauté ne se satisfait guère d'une telle mesure, d'autant qu'elle croule sous les dettes.

Le 6 mars 1717, un nouvel édit change la donne et affecte le curage et l'entretien du port à la chambre, ce qui provoque une contre-offensive de celle-ci. Mais, après bien des débats, le conseil de finances tranche en faveur de la communauté. « Les choses vont en rester là pendant plus de cinquante ans »²⁷². Puis, au début des années 1760, après un incident dans la cure du port, la chambre de commerce, pourtant très endettée, se résigne à payer seule l'entretien. Une collusion entre Chambre et communauté est dénoncée en 1763 par le contrôleur général Bertin :

« Après vous avoir indiqué plusieurs charges que la communauté de Marseille supporte en entier et qui devraient avec justice être supportées ou partagées par la chambre de commerce [...] et vous avoir observé que cela provenait sans doute de ce que le conseil municipal n'était composé que de négociants intéressés à soulager la Chambre au préjudice de la communauté, je vous priais de vouloir bien vous occuper des moyens de faire cesser un pareil abus en commençant par décharger la communauté en tout ou partie des dépenses et charges en question »²⁷³.

267 *Id.*, p. 365-366.

268 CARRINO (2014).

269 DURAND, p. 366.

270 *Id.*

271 *Id.*

272 *Id.*, p. 368.

273 Cité dans *Id.*

Le nouveau contrôleur général Clément-François Laverdy remet en cause l'omnipotence des négociants au sein de la municipalité. En été 1766, un nouveau règlement municipal met fin au monopole des négociants. Mais le même été, le roi supprime le droit de cottimo et « annonce que la Chambre sera déchargée des réparations et curage du port à compter du 1^{er} janvier 1773. Sur quelle institution la charge va-t-elle retomber, sur la communauté ou sur la Chambre »²⁷⁴ ? Multiples tergiversations au début des années 1770 : « La communauté veut que l'on rejette la charge sur la Chambre, qui demande l'inverse »²⁷⁵. Le débat a du mal à se conclure dans un contexte de brouille gouvernementale : « Terray défend la communauté de Marseille, Bourgeois de Boynes se fait l'avocat de la chambre de commerce et le roi ne tranche pas ». C'est finalement avec le retour de Gallois de La Tour à l'intendance et l'arrivée aux affaires de Turgot et Sartine qu'un arrêt du Conseil du 27 mai 1776 concernant les dépenses du curage et de l'entretien des quais est pris. Elles seront désormais à la charge de la chambre de commerce qui n'obtient pas pour autant « toute latitude pour diriger les opérations », devant collaborer avec le capitaine du port et demander l'autorisation à toute dépense à l'inspecteur de commerce, l'intendant Galois de La Tour. « Dans la foulée, la réforme de la chambre de commerce en 1779 dissocie la municipalité de la Chambre »²⁷⁶. À Stéphane Durand de conclure que « l'incurie de la gestion municipale aura profité à la ville aux dépens du commerce puisque, en fin de compte, c'est sans doute parce que la Chambre était parvenue jusque là à éponger maintes dettes qu'elle était chargée d'un nouveau fardeau »²⁷⁷. Mais l'affaire de la dépense pour le port de Marseille s'arrête-t-elle vraiment là ? Ce n'est pas ce que laisse penser le fond des archives nationales H¹ 1317. Il est alors possible de compléter l'histoire en révélant un nouveau conflit.

À la fin des années 1780, il semble que la chambre de commerce ne conteste pas la prise en charge du curage, ni de l'entretien des quais déjà présents. Seulement, l'extension des quais, la formation du quai Monsieur qu'il faut paver en briques, suite à la « vente qui a été fait des emplacements de l'arsenal de Marseille et le Canal qui a été pratiqué dans une partie du terrain »²⁷⁸, devient objet de litige. Dans le courant du mois d'octobre 1787, les députés de la chambre de commerce demandent à la communauté de concourir au pavé en briques du quai Monsieur. À l'unanimité, le conseil refuse une telle

274 *Id.*

275 *Id.*, p. 370

276 *Id.*

277 *Id.*, p. 370-371. Toutes les étapes du financement du curage et de l'entretien des quais du port de Marseille, décrites assez précisément par Stéphane Durand à partir diverses archives « locales » (Archives de la chambre de commerce de Marseille D 12 ; Archives départementales des Bouches-du-Rhône C 3948, C 3949 et C 3950) sont synthétisées dans un mémoire municipal présent au Archives nationales : Arch. Nat. H¹ 1317, Mémoire de la communauté de Marseille sur la dépense du port de Marseille, estim. 1787-1788.

278 Arch. Nat. H¹ 1317, Rapport de La Tour, Aix le 15 février 1789.

contribution²⁷⁹. En 1788, les maire, échevins et assesseur de la ville envoient plusieurs mémoires afin de défendre leur cause et ne pas payer ce que la chambre leur réclame : à savoir le tiers du prix de l'ouvrage, tiers que doivent généralement payer les autres communes de Provence lors d'un aménagement portuaire. La dépense pour le quai Monsieur est estimée trop importante, surtout pour une ville endettée, « déjà grévée d'une foule de dépenses, toutes très considérables, et auxquelles elle a bien de la peine à suffire avec des revenus que l'on peut appeler modiques, parce qu'ils n'ont presque aucune proportion avec les nombreux objets qui en réclament l'application »²⁸⁰. On pourra rajouter avec l'historien Marcel Courdurié, qu'au XVIII^e siècle, alors que le port connaît une grande prospérité, la ville est sous-équipée, pendant que la communauté croule sous les dettes, est obligée de recourir sans cesse à l'emprunt, la chambre de commerce n'y recourt que bien plus exceptionnellement²⁸¹.

Vis-à-vis de la contribution municipale demandée par la chambre, ce qui inquiète surtout la communauté, ce sont les suites possibles d'une telle contribution : « Lorsque la ville aura contribué à la construction du quai Monsieur, la Chambre du commerce lui demandera de contribuer de même à tous les quais qu'elle sera dans le cas d'établir ; et bientôt on en conclura que nous devons aussi concourir à leur entretien. Ces deux objets paroissent et sont en effet inséparables »²⁸². Voilà un argument qui est de bonne guerre sans être pour autant le plus convaincant qui soit car il arrive régulièrement qu'un bailleur de fonds contribue au financement d'une construction tout en rejetant par avance tout engagement pour celui de l'entretien. Cependant, ce n'est pas le seul argument que la communauté utilise: elle tient à rappeler que les quais déjà existants remontent tous « à une époque antérieure à la création de la Chambre du Commerce », qu'ils « étoient tous achevés depuis 1622 », et qu'il n'est donc « pas étonnant qu'ils eussent été construits par l'administration Municipale » qui « réunissoit alors la direction de toutes les affaires du Commerce, on ne les avoit point encore séparées des affaires générales de La communauté ». Alors les revenus de la ville étaient autres, mêlant « produit des impositions mises sur les consommations du citoïen, et celles qui étoient assises sur les exportations et les importations du commerce »²⁸³. La séparation a impliqué des revenus différents destinés à des dépenses différentes, en diverses étapes, jusqu'à l'arrêt du Conseil du 27 mai 1776. C'est sur cet arrêt que la communauté s'appuie pour défendre ses intérêts, et surtout sur « la disposition précise » de l'article 1. La Chambre affirme qu'il s'agit d'un nouveau quai et que cet article concerne l'entretien des quais. Pour la communauté, il faudrait lire l'article non pas à la lettre mais dans l'intention qui « a

279 *Id.*, Conseil Municipal de Marseille, 25 avril 1788.

280 *Id.*,

281 COURDURIE Marcel, *La dette des collectivités publiques de Marseille au XVIII^e siècle. Du débat sur le prêt à intérêt au financement par l'emprunt*, Marseille : Institut historique de Provence, 1974.

282 *Id.*, Mémoire de la communauté de Marseille, 7 juin 1788.

283 *Id.*

été de charger la Chambre du Commerce de tout ce qui avoit trait au port et à ses quais ». De plus , s'il ne s'agissait alors que de la question du curage et de l'entretien, c'est « parce qu'alors on ne pensoit pas, on ne prévoyoit pas qu'il dût être construit de nouveaux quais à Marseille ». Si la communauté doit participer à la dépense, les maire et échevins feignent de se demander s'il ne serait pas alors possible de considérer la disposition de l'article 1 de l'arrêt de 1776 comme « absolument oiseuse et inutile »²⁸⁴. Ou alors aurait-il fallu que des dispositions supplémentaires concernant la construction de quais nouveaux soient également prises. Par ailleurs, et il aurait sans doute été plus judicieux de commencer par un tel argument, ils affirment :

« Le quai Monsieur existe depuis un tems immémorial, il a seulement été élargi depuis la destruction des bâtimens de l'arsenal, et l'établissement des maisons qui ont été élevées par les particuliers qui en ont acquis les terrains. Toute la réparation à faire à ce quai consistoit à le paver soit dans la partie du sol qui a été ajoutée à son ancienne largeur, parce qu'il n'y avoit, et ne pouvoit y avoir aucune traces de pavés, soit dans celle qui bordant le bassin, et ayant été pavée, se trouvoit entièrement dégradée. Est ce là, Monseigneur, une nouvelle construction, un nouvel etablissement ? »²⁸⁵

Vient alors ce qui est finalement le centre du problème. Qu'est-ce qui peut être considéré comme un entretien qu'est-ce qui peut être considéré comme une construction ? Un pavage n'est-il pas une question d'entretien ?

« Construire un quai, c'est placer des Pilotis, c'est y bâtir par dessus, c'est enfin le créer, l'établir là où il n'y en avoit point. Ici la Chambre n'a point formé, n'a point bâti le quai, qui depuis la démolition de l'arsenal a reçu le nom de quai Monsieur. Il existoit, il a seulement été agrandi, il falloit le paver, et c'étoit là la seule réparation qui lui fut nécessaire »²⁸⁶.

La communauté dénonce « une double équivoque » : « Par la Première, la Chambre resserre le sens de l'art. 1^{er} de l'arrêt du Conseil du 27 Mai 1776, elle lui donne une fausse interprétation, et par la seconde elle l'applique mal, parce qu'elle donne à la réparation du quai Monsieur une étendu dont

284 *Id.*

285 *Id.*

286 *Id.*

elle n'étoit pas susceptible »²⁸⁷. Elle affirme aussi que ce quai est surtout destiné au commerce et qu'il est donc normal qu'il soit payé par ses revenus particuliers. Les citoyens n'en auraient aucun usage, si ce n'est celui d'y passer « mais ce ne sera jamais en Voiture, ce ne sera jamais avec des bêtes de Charges, puisque ni les uns ni les autres ne peuvent y pénétrer ».

« Ce ne sera donc jamais qu'à pied que les citoïens, que les habitans considérés, comme simples communistes emprunteront sur le quai Monsieur un Passage momentané. Le dégraderont-ils ? En ont-ils dégradé l'ancien pavé ? L'ont-ils ruiné, l'ont-ils écrasé ? Non sans doute, et s'il n'étoit battu que par eux, il dureroit mille ans sans avoir besoin d'aucune réparation. Ce sont les énormes fardeaux que l'on y débarque, ou ceux que l'on y apporte, pour être ensuite placé sur les navires. Ce sont les Barriques de Sucre et de Caffé, dont il n'en est point qui ne pèse plusieurs quintaux, dont le Poi et le Roulage abîment les Pavé de nos quais, et en rompent les Briques. Dans le nombre des Marchandises qui sont roulées ou trainées sur les quais, il n'en est quelques-unes qui, à proprement parler, ne servent pas d'aliment au Commerce, et elles sont par exemple, les Pierres de taille, et les autres matériaux employés aux bâtisses des Particuliers dans la ville, dans ses faubourfs, ou dans son territoire. Si l'on vouloit en conclure que la communauté doit concourir à l'entretien des quais, il faudroit donc anéantir la disposition expresse de l'art. 1^{er} de l'arrêt du Conseil du 27 Mai 1776 »²⁸⁸.

S'ensuit alors une assez longue digression sur les bienfaits et les méfaits du commerce en ce qui concerne la subsistance des citoyens ou encore les infrastructures qu'il requiert. Si d'abord, l'intendant Galois de La Tour est plutôt favorable à la communauté, il s'aligne assez vite et logiquement, s'agissant de deux ministres, sur le soutien apporté à la Chambre par le contrôleur général des finances Claude Guillaume Lambert et le ministre de la marine Charles Henri de La Luzerne²⁸⁹. Ce dernier affirme qu'il ne validerait même pas la dépense si la communauté ne participe pas au tiers²⁹⁰.

Le 21 juin 1789, ce sont les actionnaires de la compagnie de l'arsenal qui font pression. Les travaux sont bloqués alors que leur compagnie a déjà vendu à plusieurs particuliers des terrains sur lesquels ils « ont élevé des édifices considérables et dont ils sont à la veille de ne pouvoir plus jouir, par la difficulté d'y aborder »²⁹¹. Ils ont déjà écrit au comte de La Luzerne afin qu'il ordonne « que

287 *Id.*

288 *Id.*

289 *Id.*, Rapport de de La Tour, aix 30 juin 1788.

290 *Id.*

291 *Id.*, Les actionnaires de la Compagnie de l'Arsenal à de La Tour, Marseille 21 juin 1789. ; sur l'histoire plus générale des expropriations marseillaises, la construction du droit public à ce propos, la difficulté des mesures

la Chambre du commerce qui a plus de fond de libre que la communauté fasse tout de suite la dépense provisoirement sauf à être remboursée par la Ville de la portion qui lui comptera »²⁹². Menacés chaque jour de demande en dommages et intérêts « de la part de ceux qui ne peuvent plus louer et leurs boutiques et leurs magasins », ils disent être dans l'obligation d'appeler « la communauté en garantie »²⁹³.

L'histoire du litige entre communauté et chambre à propos du quai Monsieur s'arrête ici. La Chambre est abolie en 1791. Des têtes de négociants tombent dans les années qui suivent, y compris celle de Lambert guillotiné en 1794. Le comte de La Luzerne fuit dès 1791 en Autriche et Galois de La Tour est arrêté en 1793.

La question des quais du port va de nouveau faire débat sous le Premier Empire. C'est alors la chambre qui s'oppose à tous les projets d'élargissement élaborés par les Ponts et Chaussées, institution qui n'a pas sa place dans la Provence du XVIII^e siècle et dont le conseil général symbolise particulièrement la centralisation des pouvoirs effectuée sous Napoléon concernant l'aménagement du territoire. Les travaux ont du mal à être réalisés et les négociants qui ne veulent alors plus la réparation des quais cherchent à profiter de la Restauration pour faire valoir leur nouvel avis, du moins leur avis officiel, selon lequel :

« Les quais seront assez larges lorsque le passage n'y sera pas presque par tout interrompu par des creux, par des espèces de mares, par des débris des pavés en petits cailloux que l'on y a substitués aux briques. Ils seront assez larges lorsque les règlements qui interdisent le passage aux hommes et aux femmes portant des fardeaux et aux personnes qui fument ne seront plus méprisés »²⁹⁴.

Alors que penser d'une telle histoire ? Pourquoi la chambre qui voulait le quai monsieur, tout juste après avoir été réhabilitée sous le consulat, ne veut plus d'agrandissement des quais ? Est-ce le contexte des échanges maritimes qui a changé ? Oui, il a changé. Mais est-ce là une raison suffisante ? Les négociants sont-ils si remontés contre la nouvelle ingérence des Ponts et Chaussées dans les Bouches-du-Rhône ? Oui, ils le sont²⁹⁵. Mais n'est-ce que cela ? Ne pourrait-on pas

urbanistiques, les conflits engendrés, on peut se référer à PUGET Julien, *Les agrandissements d'Aix et de Marseille (1646-1789). Droits, espaces et fabrique urbaine à l'époque moderne*, Thèse soutenue à l'Université Aix-Marseille sous la direction de Brigitte Marin et Jean-Louis Mestre, 2015.

292 *Id.*

293 *Id.*

294 A.D.B.d.R. 6 S 20/1, Lettre de la chambre de commerce au Marquis d'Albertas, préfet des Bouches-du-Rhône, Marseille, 15 février 1815.

295 Voir tout le dossier d'archives cité ci-dessus, ainsi que le chapitre 7, point 2.

également imaginer qu'il s'agit encore une fois d'un problème lié au financement du projet, que la question de l'opportunité des travaux soit un déplacement d'un conflit sur leur financement, ces conflits ayant été particulièrement présents, comme nous l'avons, le siècle précédent ?

En ce début de XIX^e siècle, les fonds nécessaires aux travaux des quais doivent être ponctionnés sur la caisse des droits de commerce, comprenant le fruit des taxations sur la circulation des marchandises destiné entre autres à l'entretien des quais, comme le voulait la logique déjà bien expérimentée avant la révolution. Qu'ont-ils nous dit les négociants de la chambre à propos de cette caisse à l'aube de la Restauration ?

« Monsieur Garella [l'ingénieur en chef du projet d'élargissement,] rappelle dans sa lettre, comme un motif d'espérance pour le succès de sa demande, les sommes importantes tirées de cette caisse, depuis l'an X jusqu'en 1807.

Mais aussi, qu'était-il arrivé de cette indiscrete profusion, c'est qu'au mois de mars 1809, ainsi que le ministre le faisait remarquer il ne restait de cette caisse que la somme de 355 139 francs 87, somme extrêmement modique quand on la compare avec les dépenses auxquelles elle était destinée »²⁹⁶.

Effectivement, pourrait-on dire, qu'était-il arrivé de cette « indiscrete profusion » entre 1807 et 1809 pour qu'il ne restât en 1809 plus que le quart du coût du projet d'élargissement de l'époque, soit la moitié de celui imaginé par la suite par Garella ? La question est pertinente et mérite d'être posée. Qu'elle le soit par les membres d'une chambre qui ne sont pas tout à fait étrangers à sa gestion s'avère plus inquiétant. Était-elle partie dans le curage du port dont on apprend par un certain Pierre Dedessuslamare qu'en 1805, date de son mémoire sur l'encombrement du port de Marseille pour lequel il reçut le prix des sciences de l'Académie de Marseille²⁹⁷, les frais engagés durant les douze à quinze derniers mois ont été plus importants que ceux de la période 1787-1793, qu'ils se sont donc élevés à plus de 61 000 francs par an, et qu'une augmentation de ces frais était encore à prévoir²⁹⁸ ?

Ce qui est sûr c'est qu'une séparation semble particulièrement difficile à accepter pour les grands négociants. Des grands travaux d'aménagements civils peuvent être financés sur la caisse des droits de commerce bien que le choix et la réalisation de ces travaux reviennent désormais au corps d'État des Ponts et Chaussées, symbole même post-révolutionnaire de la centralisation des pouvoirs

²⁹⁶ *Id.*

²⁹⁷ LAUTARD Jean-Baptiste, *Histoire de l'Académie de Marseille depuis sa fondation en 1726 jusqu'en 1826* [En ligne sur gallica.bnf.fr], Partie 2, Marseille : Achard, 1829, p. 448.

²⁹⁸ DEDESSUSLAMARE Pierre, « Mémoire sur les causes de l'Encombrement du Port de Marseille, et sur les moyens de le prévenir » [En ligne sur gallica.bnf.fr], in *Mémoires publiés par l'Académie de Marseille*, Tome 3, Marseille : Achard, 1804-1805, pp. 109-209.

étatiques. Ainsi, l'idée est de faire payer le commerce, ce qui, comme nous l'avons vu, a déjà suscité quelques difficultés sous l'Ancien Régime, tout en le démunissant de la gestion de l'investissement. Ceci n'est bien sûr pas sans rappeler ce qu'il se faisait dans le Languedoc jusqu'en 1778, quand les états de province payaient des travaux dirigés par les ingénieurs du roi²⁹⁹. Là est tout l'enjeu de la maîtrise d'un technostucture. Mais les grands négociants marseillais, sujets d'importance sous l'ancien pouvoir monarchique, doivent-ils payer sans décider ? Sont-ils devenus de simples administrés ? Pour un projet d'intérêt national qui plus est, comme se plaît à le rappeler le conseil général des Ponts et Chaussées, prévoyant donc probablement un appel d'offre national et plus concurrentiel. Faut-il y voir ce que suggère l'historien Lewis Mumford, à savoir « que les banquiers et marchands étaient intéressés avant tout par la possibilité d'un rapport immédiat et [...] répugnaient à effectuer de grands travaux d'intérêt collectif, par crainte que leurs concurrents puissent en tirer bénéfice autant ou plus qu'eux-mêmes »³⁰⁰ ? On comprendrait alors mieux l'insistance des représentants de la Chambre pour de simples réparations plutôt que pour une reconstruction : les réparations étant - comme pour le curage - plus régulières, et réservées aux entrepreneurs locaux.

Quant à l'idée d'élargissement des quais, pour quelle raison ne satisfait-elle pas la Chambre ? « Le peu de largeur de nos quais ne s'était point opposé à ce que le commerce de Marseille s'éleva à ce haut degré de prospérité qui excitait l'admiration et la jalousie de tous les peuples commerçants »³⁰¹, argumentent alors les négociants marseillais. Pourtant, comme il en a été question, c'est aussi la chambre, dans une organisation étatique moins centralisée, qui moins de trente ans plus tôt, proposait un élargissement. Mais l'heure est à la nostalgie de l'Ancien Régime, et la nostalgie est une fresque dans laquelle sont gommés les éléments qui viennent contredire le passé idéalisé que l'on veut présenter aux yeux de ses interlocuteurs. Les négociants de la Chambre réclament un retour à la disposition de 1776, et d'une manière plus générale, pour Marseille, un retour à ce qu'ils présentent comme bipartition des revenus et des charges entre communauté et chambre, « toujours sous l'autorité des premiers dépositaires de l'autorité du Roi ». Ils défendent alors, quitte à réécrire l'histoire, cet « ordre des choses qui y a été si longtemps suivi et qui y produisait toujours de si heureux résultats »³⁰².

Ainsi pouvons-nous constater que les questions liées au financement des aménagements peuvent être abordées dans une perspective d'assez longue durée. Il y a même un intérêt à cela car on ne peut jamais croire sur parole les tenants d'une institution lorsqu'ils parlent du passé de celle-ci.

299 DURAND (2009),

300 MUMFORD (1964), p. 530.

301 A.D.B.d.R. 6 S 20 1, La chambre de commerce au Marquis d'Albertas, préfet des Bouches-du-Rhône, Marseille, 15 février 1815.

302 *Id.*, Lettre de la chambre de commerce au comte de Vaublanc, ministre de l'intérieur, Marseille, 7 novembre 1815.

Nous n'avons que la représentation qu'ils s'en font, voire celle qu'ils veulent faire passer pour des raisons moins innocentes. Le problème du financement et celui des conflits d'aménagement nous montrent aussi à quel point les liens entre investissement et maîtrise de la technostrucure ne sont pas anodins.

L'histoire du financement des travaux portuaires n'est pas évidente à écrire, au vu des multiples méthodes expérimentées. En Provence par exemple, la difficulté d'un financement strictement local pour des ports d'intérêt à la fois commercial et militaire, se trouve comblée par le secours royal, ainsi que le secours provincial imposé par la monarchie et légitimé par le principe de solidarité fiscale. La recette du cofinancement par tiers participe de la formation étatique, liant affirmation de l'autorité centrale et participation des diverses échelles locales. D'une manière générale, aucun secours monarchique n'est gratuit. Chaque investissement doit trouver sa contrepartie. Avec la mise en concurrence des communautés portuaires face à l'investissement étatique, cela contribue à l'affirmation de l'État, entraîne une certaine construction territoriale, influence possiblement sur les jeux de l'échange, crée une certaine hiérarchie fonctionnelle des ports. De même, dans le cas de Marseille, le problème du financement et celle de la maîtrise des projets de travaux portuaires est un terrain tout autant de conflits entre instances locales, qu'un terrain d'affirmation de l'État centralisé au début du XIX^e siècle avec l'affirmation du corps de Ponts et Chaussées dans un ex-pays d'état où il n'avait pas sa place le siècle précédent.

Cette fonction étatique que nous pourrions dire de nivellement, voire de stabilisation, n'empêche pas que tout mode de financement ait sa conséquence sociale, et révèle dans le même tant une part de la complexité propre au rapport négoce / État. À partir de la majeure partie des exemples dont il a ici été question, on peut noter que le négoce est souvent peu disposé à assumer le coût des infrastructures qu'il est pourtant censé utiliser pour s'enrichir. Si le commerce maritime est taxé, alors c'est le commerce maritime étranger qui doit l'être. Mais dans un contexte de concurrence internationale, cette solution est doublement biaisée. La question se complexifie une seconde fois, notamment par le fait que les exemptions fiscales font partie des multiples enjeux géopolitiques, font partie des nombreuses requêtes que se battent les États et dont le succès dépend du rapport de force qu'ils entretiennent. Il peut alors y avoir une tendance à reproduire les inégalités territoriales qui peuvent notamment s'exprimer dans la difficulté d'un territoire de développer ses

infrastructures en misant sur une telle modalité de financement. Ce type de difficulté peut sans doute pousser à privilégier la solution de l'imposition générale, abandonnant alors le principe à divers endroits expérimenté consistant à faire payer celui qui profite. Mais, il se trouve que de nombreuses modalités de financement peuvent avoir, à cause des diverses contradictions qui semblent les traverser, une conséquence similaire et peut-être tout aussi inégalitaire.

Ainsi, faire payer le négoce en général peut tout aussi bien répercuter un ce coût fiscal sur le coût des marchandises et provoquer alors une inflation s'apparentant dans ses effets à un impôts indirect. Faire participer au financement des gens assez aisés pour y participer en échange d'une remise d'impôt revient à créer des « niches fiscales », crée un manque à gagner pour le trésor et ce manque peut à son tour devenir prétexte à une augmentation des autres impôts, des impôts touchant d'autres groupes sociaux, ou à la pratique de l'emprunt, permettant alors à certains de spéculer sur la dette publique. Recourir directement à l'emprunt pour réaliser un aménagement revient également à ce dernier effet. Par ailleurs, s'il arrive, ce qui est particulièrement rare, comme dans le cas de Woodhouse pour le port de Marsala, qu'un entrepreneur finance lui-même le port, solution plus anglaise dirons-nous que française, c'est contre divers avantages et au prix d'un rapport de force tournant encore plus en sa faveur vis-à-vis de l'administration publique.

En somme, la question du financement des travaux, qui mériterait bien sûr d'être traitée encore plus profondément, dans l'optique dans laquelle elle vient d'être abordée ici, révèle elle-aussi sont lot d'ambiguïtés, nous pousse elle-aussi à écarter l'idée d'un modèle univoque et constater que, malgré l'affirmation des États « modernes », les multiples tenants et aboutissants d'une telle question laisse le goût de l'insolubilité, comme si les règles du jeu ne pouvaient qu'être faussées en amont par une délicate mesure entre enjeu de la maîtrise des projets et inégalités sociales sous-jacentes.

CHAPITRE 5

Économie politique

Nous n'allons pas revenir longuement sur la signification du terme « économie » en lui-même, il en est déjà fait mention en 1.1. En revanche, il n'est pas inutile d'insister sur le fait que ce qu'on désigne aujourd'hui avec ce terme se flanque, déjà au XVII^e siècle avec Antoine de Montchrestien, mais surtout au XVIII^e, du qualificatif « politique ». Il ne s'agit plus de l'*oikonomia* grecque, comme administration du foyer, ou de l'*œconomia* providentielle chrétienne, mais de l'économie politique, comme administration de la maisonnée du roi, donc du royaume, pour Montchrestien, puis pour Adam Smith, « considérée comme une branche des connaissances du législateur et de l'homme d'État » qui « se propose deux objets distincts : le premier, de procurer au peuple un revenu ou une subsistance abondante, ou, pour mieux dire, de le mettre en état de se procurer lui-même ce revenu et cette subsistance abondante ; - le second, de fournir à l'État ou à la communauté un revenu suffisant pour le service public ; elle se propose d'enrichir à la fois le peuple et le souverain »³⁰³. Le siècle suivant, Karl Marx, a donné à son principal ouvrage économique, *Le Capital*, le sous-titre *Critique de l'économie politique*. Comme l'écrit Rosa Luxemburg, de cette façon, il « place son propre ouvrage en dehors de l'économie politique, la considérant comme quelque-chose d'achevé et de terminé, sur quoi il exerce à son tour une critique »³⁰⁴. Cela n'empêche pas qu'à la suite de cette critique majeure, des économistes plaident pour le retrait de l'épithète « politique », notamment quelques tenants de l'école néoclassique afin d'insister sur son caractère scientifique, se plaçant au-delà de la « politique »³⁰⁵ : ambition dont on peut raisonnablement se méfier, une idéologie pouvant,

303 SMITH Adam, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations, Livre 1*, 1776, Édition électronique : Les classiques des sciences sociales », 2002, p. 8.

304 LUXEMBURG Rosa, *Introduction à l'économie politique*, 1925, Toulouse : Smolny, 2008, p. 103.

305 On peut par exemple penser en langue anglo-saxonne (la traduction française ayant gardé l'épithète « politique ») à MARSHALL Alfred, *Principles of Economics*, 1890, New York : Palgrave Macmillan, 2013.

comme le rappelle Patrick Tort, emprunter « les formes énonciatives de la science pour habiller ses simulacres »³⁰⁶.

La notion même d'« économie » n'a donc rien de simple, alors même qu'elle se drape de nos jours sous le voile de l'évidence. Mais une notion peut-elle être bénigne, atemporelle, dés-historicisée, en dehors de robinsonnades que l'historien devrait éviter ? Quel concept pour quelle époque ? Est-ce le propre de l'historien, comme a pu le supposer Bourdieu, d'être « souvent d'une naïveté extraordinaire dans l'utilisation des catégories »³⁰⁷ ? Ne fut-il pas jusqu'ici, dans cette thèse même, utilisée la notion de « politique », pourtant « historiquement constituée »³⁰⁸ avec une certaine légèreté probablement critiquable, voire condamnable ? Edward Palmer Thompson est un peu plus rassurant quand il écrit :

« Les concepts et les règles historiques [témoignent] d'une grande élasticité et permettent de grandes irrégularités. L'historien semble abandonner toute rigueur, se perdant un moment dans les plus vastes généralisations pour, le moment d'après, se perdre dans les détails et les nuances d'un cas particulier. Cela suscite la méfiance, et même le ricanement, des autres disciplines. Le matérialisme historique utilise des concepts tout aussi généraux et élastiques – l'« exploitation », l'« hégémonie », la « lutte des classes » - comme horizons d'attente plutôt que comme règles. Et même les catégories qui semblent offrir le moins d'élasticité – le « féodalisme », le « capitalisme », la « bourgeoisie » - n'apparaissent pas, dans la pratique historique, comme des idéaux-types élaborés à partir de l'évolution historique, mais comme toute une famille de cas particuliers, famille qui contient des orphelins adoptés et des enfants issus d'un métissage typologique. Il n'y a pas de verbes réguliers en histoire. »³⁰⁹

« Laisser le cas définir le concept » dirait Howard S. Becker³¹⁰. Aucun des deux n'aurait en outre été en désaccord avec Roger Chartier quand il écrit que les mêmes mots « peuvent être employés par différents groupes, différents milieux, et n'ont pas le même sens. L'un des pièges de cette sorte de nominalisme, qui consiste à utiliser des catégories supposées universelles et invariantes, est de masquer la construction et les variations historiques de l'objet »³¹¹. Thompson invite même à se méfier de l'utilisation de mots vagues aux caractères idéologiques trempés mais travestis d'un objectivisme illusoire.

306 TORT Patrick, *Qu'est-ce que le matérialisme ? Introduction à l'Analyse des complexes discursifs*, Paris : Belin, 2016, p. 171.

307 BOURDIEU Pierre, Chartier Roger, *Le sociologue et l'historien*, entretiens de 1988, Marseille : Agone / Raison d'agir, 2010, p. 29.

308 *Id.*

309 THOMPSON (1978), p. 105-106.

310 BECKER Howard Saul, *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, 1998, Paris : La Découverte, 2002, p. 198.

311 BOURDIEU, CHARTIER (1988), p. 30.

« Il est banal de se plaindre de l'imprécision des termes « féodal », « capitaliste » ou « bourgeois », de dire qu'ils recouvrent des phénomènes trop vastes et disparates pour servir à des analyses sérieuses. De nos jours, nous trouvons pourtant constamment utilisé un nouvel ensemble de termes tels que « préindustriels », « traditionnel », « paternalisme » et « modernisation », des termes qui semblent tout à fait se prêter aux mêmes objections et dont la paternité théorique est moins sûre.

Alors que le premier ensemble de termes attire l'attention sur le conflit ou la tension à l'intérieur du processus social, ce second ensemble semble faciliter une perception de la société comme un ordre sociologique qui s'autorégulerait. Ces mots s'offrent avec un scientisme trompeur, comme s'ils étaient exempts de valeurs. Ils ont aussi une intemporalité inquiétante. Je déteste particulièrement « préindustriel », une tente dans laquelle, à l'intérieur de ses replis spacieux, sont assis côte à côte les drapiers de l'ouest de l'Angleterre, les orfèvres persans, les bergers guatémaltèques et les bandits corses. »³¹²

On n'est jamais loin du risque d'agiter des concepts comme des pantins sans vie. Thompson rajoute qu'à « préindustriel », il préfère le terme « proto-industriel ». Dans son manuel sur le monde du travail en France c'est aussi le mot qu'utilise régulièrement Alain Dewerpe³¹³, avant qu'on puisse bel et bien parler d'industrie dans le sens que nous lui connaissons aujourd'hui.

En 1765, Louis de Jaucourt, dans *L'Encyclopédie*, explique que le mot industrie a deux significations : « ou le simple travail des mains, ou les inventions de l'esprit en machines utiles, relativement aux arts & métiers ; l'*industrie* renferme tantôt l'une, tantôt l'autre de ces deux choses, & souvent les réunit toutes les deux »³¹⁴. Les moulins à eau, les moulins à vent, les métiers, sont considérés comme les fruits d'une industrie précieuse. Il est fait mention des « machines industrielles » et on découvre également dans cet article une certaine exaltation de multiples spécialisations possibles pour la main d'œuvre, exaltation faite dans le but de négliger les craintes concernant les conséquences possibles de l'usage des machines. Il écrit par ailleurs que « tout accroissement dans la culture, & toute *industrie*, multiplie les denrées, les marchandises, & attire dans l'état l'argent qui est le signe de leurs évaluations »³¹⁵. Puis il rajoute que « la nation qui possédera la main-d'œuvre au meilleur marché, & dont les négociants se contenteront du gain le plus modéré, fera le commerce le plus lucratif, toutes circonstances égales. Tel est le pouvoir de l'industrie, lors qu'en même tems les voies du commerce intérieur & extérieur sont libres. Alors elle

312 THOMPSON Edward Palmer, *Les usages de la coutume. Traditions et résistances populaires en Angleterre XVIII^e-XIX^e siècle*, 1991, Paris : Seuil / Gallimard, 2015, p. 72.

313 DEWERPE Alain, *Le monde du travail en France. 1800-1950*, 1989, Paris : Armand Colin, 1998.

314 *L'Encyclopédie* [En ligne ; Enccre], VIII, 1765, p. 694.

315 *Id.*

fait ouvrir à la consommation des marchés nouveaux, & forcer même l'entrée de ceux qui lui sont fermés »³¹⁶. L'influence de la pensée physiocrate est notable et il ne faut pas l'oublier. Il faut donc sans doute se garder de faire quelque anachronisme, même si cela est très tentant parce que nous voyons déjà dans cette définition, rétrospectivement, l'industrie liée à la course à la productivité, au devenir-monde de la marchandise, à l'accumulation monétaire, à l'accroissement du capital productif. En somme, aux traits essentiels de ce qu'est le « capitalisme » selon l'historien Jürgen Kocka : centralisation, marchandisation, accumulation.

Kocka explique aussi, à propos du « capitalisme », qu'il s'agit d'un « concept de la différence », c'est-à-dire d'un concept utilisé dans une perspective comparatiste pour décrire des particularités censées être en opposition à des contextes « non-capitalistes ». Il rajoute qu'il implique l'établissement d'un certain cadre législatif, basé sur la propriété, des marchés et une concurrence qui « agissent comme des mécanismes essentiels d'allocation et de coordination »³¹⁷, avec une marchandisation progressive du travail, ainsi qu'une centralité du capital.

Il souligne bien le fait que tout auteur qui utilise un tel terme doit circonscrire ce qu'il entend par là : de quel droit peut-on réunir sous un seul et même concept des phénomènes « aussi divers que ceux mentionnés plus haut ? »³¹⁸ Il nous semble alors quant à nous que nous n'allons pouvoir échapper à certains questionnements que nous n'avons fait qu'effleurer dans le chapitre 1 et sur lesquels nous promettons alors de revenir : peut-on assimiler capitalisme et spéculation marchande / usurière³¹⁹ ? « Peut-on confondre sans plus monnaie et capital »³²⁰, pour le dire comme Braudel ? Cela ne dépend-t-il pas de la définition même qu'on donne à un tel mot ? Comme pour ce qui est du « féodalisme », « capitalisme » est un concept qui a donné lieu à des interprétations particulièrement divergentes : un concept singulièrement utilisé par divers marxistes, alors que Marx lui-même ne l'a quasiment jamais utilisé, y préférant celui de « mode de production capitaliste », *kapitalistische Produktionsform*.

« Le monde est la totalité des faits, non des choses », écrit Ludwig Wittgenstein³²¹. La conception d'un monde, bien que différents du monde réel, doit avoir une forme en commun avec lui. Nous nous faisons des images des faits et l'image est un modèle de la réalité tout en étant un fait en elle-même³²². Sa vérité dépend par ailleurs de sa proximité à la réalité³²³. Voici un détour par la philosophie analytique pour annoncer le plan de ce chapitre assez complexe. Nous sommes passés

316 *Id.*

317 KOCKA Jürgen, « À travers les lunettes de la critique : une autre façon d'écrire l'histoire du capitalisme », *Trivium* [En ligne], 28, 2018.

318 *Id.*

319 HEERS (2014).

320 BRAUDEL, T. 2 (1979), p. 277.

321 WITTGENSTEIN Ludwig, *Tractatus logico-philosophicus*, 1922, Paris : Gallimard, 1993, p. 33.

322 *Id.*, p. 36.

323 *Id.*, p. 40.

dans l'introduction de la question de l'économie à celle de l'industrie puis à celle du capitalisme. Il faut y voir une part de jeu dont l'objectif est de faire ressortir le problème que peuvent les mots et leur sens pour l'historien. Tout d'abord, de quoi parle-t-on quand on manipule la notion de « capital » dans des contextes historiques variés ? Quels sont les présupposés historiques à l'imposition du mode de production capitaliste, tout en sachant qu'une telle question se pose à rebours, et qu'il s'agit alors de tenter d'obtenir une certaine conciliation rétrospective entre le modèle de la réalité qu'on se fait et la réalité elle-même qu'on approche partialement et partiellement ? Les deux derniers points du chapitre seront enfin des études de cas particuliers pour toucher deux autres dimensions qui nous semblent essentielles dans l'avènement du mode de production capitaliste, à savoir la question de la propriété privée et celle du travail abstrait. On profitera du premier pour se demander si les penseurs au service de l'économie politique n'auraient pas finalement cherché à transformer le monde plutôt qu'à l'interpréter, corroborant des images qui sont elles-mêmes des faits pour impulser certaines transformations sociales, illustrant ainsi la nature fondamentalement politique de l'économie. Dans le second point, on s'interrogera sur la notion marxienne de travail abstrait, et on cherchera à partir du cas des forçats employés sur les chantiers de Livourne au début du XIX^e siècle l'image que l'on pourrait se faire de la figure extrême du prolétaire « moderne ».

5.1. Le capital et ses définitions

Capital financier, capital commercial, capital industriel

Le sens du mot « capital » n'est pas le même selon la période et la situation dans lesquelles il est employé. Cela peut fortement influencer l'usage qui est fait du mot « capitalisme ». Les écrits de Braudel ont suscité des critiques à cet égard. Ainsi, l'anthropologue Jack Goody, dans un chapitre intitulé « Le vol du capitalisme », dénonce l'usage qui est fait de cette notion par l'historien des *Annales*. Cependant, il ne nous apparaît pas des plus prudents quand il déclare : « les « réseaux de pouvoir » auxquels Braudel fait référence [lorsqu'il parle de capitalisme européen] n'ont vu le jour qu'avec l'essor du capitalisme industriel, de beaucoup postérieur à celui du commerce. Or tout le travail de Braudel porte sur les développements intervenus entre le XV^e et le XVIII^e siècle, dont on peut présumer qu'ils relèvent du "microcapitalisme" »³²⁴. Il est tout à fait louable de vouloir dénoncer l'ethnocentrisme des récits historiques dominants, mais les réseaux de pouvoir de négociants ont bien existé à l' « époque moderne », sans quoi les tenants de la chambre de

³²⁴ GOODY Jack, *Le vol de l'histoire. Comment l'Europe a imposé le récit de son passé au reste du monde*, Paris : Gallimard, 2010, p. 125.

commerce de Marseille n'auraient pas eu de rôle politique, Saint-Nazaire ne se serait pas séparée administrativement d'Ollioules, un consul n'aurait pas défendu l'exonération fiscale des bâtiments français à Cagliari, Livourne n'aurait pas été un port-entrepôt d'une aussi grosse importance, le pouvoir bourbonien n'aurait pas essayé d'attirer les négociants étrangers à Messine pour qu'ils jouent à partir de cette ville de leurs réseaux justement, et il nous semble que Voltaire n'aurait jamais pu décrire la bourse de Londres comme un lieu où « le juif, le mahométan et le chrétien traitent l'un avec l'autre comme s'ils étaient de la même religion, et ne donnent le nom d'infidèles qu'à ceux qui font banqueroute », où « le presbytérien se fie à l'anabaptiste, et l'anglican reçoit la promesse du quaker »³²⁵.

Fernand Braudel justifie son usage du terme « capitalisme », soulignant « que le capitalisme d'hier (à la différence de celui d'aujourd'hui) n'occupait qu'une étroite plate-forme de la vie économique »³²⁶ et qu'il est conceptualisé « par rapport à un non-capitalisme aux immenses proportions »³²⁷ : dernière idée que reprend finalement Jürgen Kocka lorsqu'il parle de « concept de la différence »³²⁸. Edward Palmer Thompson n'est sans doute pas choqué par l'usage d'un tel terme par Braudel, lui-même pouvant parler de « phase prédatrice du capitalisme agraire et commercial »³²⁹ concernant la période « moderne » en Angleterre.

Jean-Yves Grenier, quant à lui, a une vision plus nuancée sur la question. Il écrit :

« Pour comprendre l'économie d'échange de l'Ancien Régime, il est nécessaire de différencier l'étude du capital de celle du capitalisme. Trop souvent, en effet, le problème du capital n'est abordé que sous l'angle de l'existence du capitalisme, ce qui exclut d'envisager le premier en dehors du second, et du coup l'historicité du profit comme revenu issu du capital. La conséquence de cette approche est que du « capitalisme » peut être repéré dans les époques antérieures, au sein de certaines sphères d'activité particulièrement modernes mais toujours limitées, comme le fait F. Braudel, qui constate que le capitalisme d'hier n'occupe qu'une étroite plateforme de la vie économique, son sommet avec l'activité marchande »³³⁰.

L'économiste Michel Beaud, lui, note à propos de la lecture en rétroprojection de la longue histoire du « capitalisme » :

325 Cité dans GINZBURG Carlo, *Le fil et les traces. Vrai faux fictif*, 2006, Lagrasse : Verdier, 2010, p. 169.

326 BRAUDEL, T. 2 (1979), p. 277.

327 *Id.*, p. 278.

328 KOCKA (2018).

329 THOMPSON (1991), p. 80.

330 GRENIER (1996), p. 84.

« Au terme de cette « longue marche » de plusieurs siècles vers le capitalisme, le capital, en tant que rapport social, de domination pour l'extorsion de la plus-value, n'est nulle part encore accompli dans sa maturité. Et c'est seulement à la lumière de son épanouissement ultérieur que l'on peut alors parler de « capital usuraire » ou de « capital commercial », de « capitalisme marchand » et même de « capitalisme manufacturier ».

Dans les formations sociales européennes où se développera le capitalisme, le mode principal d'extorsion du surtravail reste de nature « tributaire » : rentes de diverses natures et de formes variées versées par la paysannerie à la noblesse, à l'Église, à l'État royal »³³¹.

Rappelons tout de même que le mot capital existe dès les XII^e-XIII^e siècles « avec le sens de fonds, de stock de marchandises, de masse d'argent ou d'argent portant intérêt »³³² à l'inverse du mot « capitalisme » qui n'apparaît qu'au XIX^e siècle³³³.

Pour l'Ancien Régime, Grenier considère le capital comme une avance monétaire, ce qu'il représente d'ailleurs dans la tête d'hommes (d'argent) de l'époque : « sous quelque forme qu'elle soit, capable de créer dans l'échange entre un producteur et le détenteur de cette avance un rapport de forces »³³⁴.

« Le capital ainsi défini établit les rapports de forces élémentaires dont procèdent la détermination et le partage du profit. Ces rapports de forces prennent deux formes dont la caractéristique commune est d'être liées au contrôle de l'échange et non du processus productif. La première fixe un rapport de supériorité / infériorité d'un contractant sur l'autre selon la capacité d'avances. Le second se rapporte au détour temporel dans l'échange que permet le crédit accordé sous des formes multiples par un créancier à un débiteur. La détermination du profit, pour ne rien dire de son origine, se place dans ces deux types, combinés ou non, de rapports sociaux »³³⁵.

Il note ensuite : « La définition achevée proposée par Marx conduit à une identification du capital avec le rapport social de production qu'il instaure »³³⁶, ce qui aurait de nombreuses conséquences théoriques : relation économique inscrite dans un rapport social unique « (propriétaire des moyens de production / détenteur d'aucun moyen de production) » ; conditions d'usage du capital « (les lois essentielles sur la concurrence, l'égalisation du taux de profit, etc.) » devant être « les mêmes que celles nécessaires à son existence (lois historiques d'apparition du capital et du travail salarié) » ; assimilation du capital à un rapport de production supposant « une objectivation complète des

331 BEAUD Michel, *Histoire du capitalisme de 1500 à nos jours*, Paris : Seuil, 1990, p. 54.

332 BRAUDEL, T. 2 (1979), p. 269.

333 *Id.*, p. 275.

334 GRENIER (1996), p. 85.

335 *Id.*, p. 87.

336 *Id.*, p. 85.

relations sociales opérées par les institutions, les comportements, les mentalités, pour conduire à une domination individuelle »³³⁷. C'est en effet une analyse assez valable des conséquences théoriques de l'assimilation par Marx du capital à un rapport social de production, d'où son insistance sur le « mode de production capitaliste ». En revanche, il nous semble plus ambitieux de dire que c'est là une « définition achevée proposée par Marx ». En vérité, la proposition de Grenier quant à la définition du capital valable pour l'Ancien Régime n'a rien de nouveau par rapport à ce qu'en dit Marx, et le lecteur nous excusera d'en revenir régulièrement aux textes du révolutionnaire allemand pour tenter de définir le concept de capital, notamment d'un point de vue historique. Il en est fait mention à la section IV du troisième livre du *Capital*. Il y est affirmé : « le commerce et même le capital marchand sont plus anciens que le mode capitaliste de production ; ils représentent en effet, du point de vue historique, le mode d'existence indépendante le plus ancien du capital »³³⁸. Voilà pourquoi il a été possible au cours des chapitres précédents de dénommer quelques fois les négociants par le terme « capitalistes ». De plus, Marx écrit déjà dans le premier livre du *Capital* : « La circulation des marchandises est le point de départ du capital. Production de marchandises, circulation développée des marchandises et commerce constituent les préalables historique de sa genèse »³³⁹. Cela fait écho à ce qu'il analyse une décennie plus tôt dans les *Grundrisse* dans lesquels il est écrit que l'affirmation d'une valeur d'échange précède obligatoirement l'existence du capital, ce à quoi il rajoute :

« Le capital provient tout d'abord de la circulation, plus précisément de la monnaie, qui est son point de départ. [...] A-M-M-A ; c'est-à-dire que l'argent est échangé contre de la marchandise, et la marchandise contre de l'argent ; ce mouvement de l'achat en vue de la vente, qui constitue la détermination formelle du commerce, le capital en tant que capital commercial, se trouve au stade les plus précoces du développement économique »³⁴⁰.

C'est ce qu'il simplifie dans la deuxième section du premier livre du *Capital* avec le circuit A-M-A (qui est en fait toujours A-M-A', c'est-à-dire argent – marchandise – plus d'argent), se distinguant du M-A-M, marchandise – argent – marchandise. M-A-M : vendre pour acheter. A-M-A : acheter pour vendre (plus cher). « L'argent qui décrit dans son mouvement cette dernière circulation se transforme en capital, devient capital, est déjà par sa destination capital »³⁴¹. Il insiste également sur le fait que le Moyen Age n'aurait pas seulement légué le capital commercial, mais également le

337 *Id.*

338 MARX Karl, *Le Capital. Critique de l'économie politique. Livre troisième, T. 1*, 1894, Paris : Éditions sociales, 1957, p. 332

339 MARX (1867), p. 165.

340 MARX (1857-1858), p. 215.

341 MARX (1867), p. 166.

capital usuraire, deux formes différentes de capital, qui, bien que mûrissant « dans les formations sociales économiques les plus diverses »³⁴² peuvent quand même être considérées comme du capital. On remarquera en passant que Jacques Heers, dans son histoire de la naissance du capitalisme au Moyen Age, privilégie surtout, voire seulement, le capital usuraire³⁴³ - ce qui a tendance à donner au capitalisme une définition squelettique. Jacques Le Goff, qui ne fait pas directement naître le capitalisme à cette époque, n'est par ailleurs pas si loin de cette vision en faisant de l'usurier le « Nosferatu du précapitalisme »³⁴⁴ et en affirmant que : « L'espoir d'échapper à l'enfer grâce au purgatoire permit à l'usurier de faire avancer l'économie et la société du XIII^e siècle vers le capitalisme »³⁴⁵.

Karl Marx, puis à sa suite Jean-Yves Grenier, notent quant à eux le problème que pose une étude du capital marchand abordé sous l'angle de l'existence du capitalisme, même s'ils ne le disent pas dans les mêmes termes. Karl Marx parle de l'absurdité d'aborder le problème historique du capital marchand sous l'angle de l'existence du capital industriel.

« Il découle naturellement de nos développements antérieurs que rien n'est plus absurde que de considérer le capital marchand, sous forme de capital commercial ou de capital financier, comme une espèce particulière de capital industriel, à la façon dont l'industrie minière, l'agriculture, l'élevage, l'industrie des transports, la manufacture, etc. constituent, de par la division sociale du travail, des secteurs déterminés, des sphères d'investissement particulières du capital industriel. La simple remarque que tout capital industriel, qu'il soit capital-marchandise ou capital-argent, accomplit exactement au cours de la phase de circulation de son procès de reproductions les mêmes fonctions qui apparaissent comme étant les fonctions exclusives du capital marchand sous ses deux formes, devrait rendre impossible une conception aussi grossière. [...]

En effet, si l'on admet que les capitaux commercial et financier ne se distinguent pas autrement de l'agriculture, que celle-ci ne se distingue de l'élevage et de la manufacture, il est évident que la production et la production capitaliste sont absolument identiques. Il est surtout clair que la répartition des produits sociaux parmi les membres de la société, pour leur consommation productive ou individuelle, doit être assurée par les commerçants et les banquiers aussi éternellement que la consommation de viande sera assurée par l'élevage et celle des vêtements par la confection »³⁴⁶.

On voit bien où il veut en venir. C'est une dénonciation de la tendance de l'économie politique à vouloir, en tout anachronisme, appliquer un même modèle à n'importe quelle civilisation, à

342 *Id.*, p. 842.

343 HEERS (2012).

344 LE GOFF (1986), p. 10.

345 *Id.*, p. 120.

346 MARX (1894), p. 332-332

n'importe quelle époque, travers - soulignons-le pour ne pas porter à confusion - que n'ont ni Heers, ni Le Goff. On n'est pas si loin de ce qu'écrivit plus tard Rosa Luxemburg, de manière sans doute plus simpliste, lorsqu'elle se moque de Werner Sombart qui voudrait noyer toutes les particularités des époques, toutes les « formes économiques », dans un système unique, à partir de la simple et vague vérité générale d'un échange effectivement aussi ancien que l'histoire des civilisations humaines : « Si la nuit tous les chats sont gris, dans l'obscurité de cette théorie universitaire, les formes les plus diverses de communication ne font qu'un »³⁴⁷. Marx note quant à lui :

« Lorsque les grands économistes tels que Smith, Ricardo, etc. étudient la forme fondamentale du capital, le capital comme capital industriel et qu'ils n'envisagent en fait le capital de circulation (capital-argent et capital-marchandise) que dans la mesure où il est lui-même une phase dans le procès de reproduction de tout capital, ils se trouvent dans l'embarras devant le capital marchand qui représente une catégorie particulière. Les thèses relatives à la formation de la valeur, au profit, directement déduites de l'examen du capital industriel ne s'appliquent pas d'emblée au capital marchand. C'est pourquoi les économistes le laissent entièrement de côté et ne le mentionnent que comme une variété du capital industriel. »³⁴⁸

Partant d'un tel constat, nous pourrions surprendre en affirmant n'être pas vraiment dérangés par l'usage que fait Braudel du mot « capitalisme » pour des siècles antérieurs à l'affirmation du mode de production capitaliste³⁴⁹, tout en étant plus timides à ce propos. Déjà parce qu'il s'explique. Il ne cache pas qu'il s'intéresse particulièrement à la valorisation du capital commercial, d'où son insistance sur le commerce au long cours, et du capital financier, d'où son insistance sur les places boursières. Il s'inspire en partie de Marx, même s'il nous semble qu'il soit en vérité plus influencé par Lénine qu'il n'hésite d'ailleurs pas à citer à plusieurs reprises. Ce qu'il nomme « capitalisme » dérive « des activités économiques au sommet ou qui tendent vers le sommet »³⁵⁰, c'est-à-dire le pouvoir d'une minorité négociante et financière s'appuyant sur des monopoles de droit ou de fait et faisant leur beurre en se tenant de leurs majestés sur le jeu des échanges. Ensuite, parce que nous partageons totalement les dires de Thompson sur la légèreté compréhensible de l'historien par rapport à l'élasticité de certains des concepts utilisés de ci et de là, et auxquels il peut parfois faire changer de sens selon les situations qu'il cherche à expliquer, comme autant d'instruments malléables pouvant trouver leur utilité afin de décrire une réalité sociale, ou au moins tenter de le

347 LUXEMBURG (1925), p. 116.

348 MARX (1894), p. 333.

349 Lewis Mumford dans *La cité à travers l'histoire* (1861) n'hésite pas lui non plus à faire un tel usage.

350 BRAUDEL (1985), p. 103.

faire. Mais encore faut-il que les termes soient définis de manière circonstanciée. Enfin, parce que cela ne nous oblige pas à utiliser nous-même ce terme d'une manière aussi large.

L'objectif a en fait été jusqu'ici de chercher à comprendre comment l'accumulation du capital, dans le sens d'avance monétaire, a pu être encouragée par des pouvoirs « proto-étatiques », puis étatiques, dans un contexte d'intense concurrence entre puissances européennes, de luttes pour la domination des territoires, de fréquentes guerres, qui nécessitent de l'emprunt, donc de riches capitalistes ayant des avances à prêter, et de l'impôt, notamment prélevé par des élites économiques pouvant acheter un office dont elles peuvent tirer profit. Les entreprises militaires se sont aussi faites grâce à l'emploi de mercenaires, qu'il faut rémunérer. Tout cela a impliqué une monétarisation des rapports humains, l'accumulation d'argent, du capital commercial et du capital usuraire, une extension des bornes du marché, une impulsion à la domination de la valeur d'échange et une ascension du négoce accompagnée par les pouvoirs politiques cherchant à drainer plus de capital en leur royaume que dans le royaume voisin. C'est cet accompagnement qui a été défini mercantilisme a posteriori. Dans une histoire de longue durée, en rétroprojection, c'est cette course au drainage du capital pour la puissance des royaumes qui a permis au capital d'être partout en son propre royaume.

Jean-Yves Grenier note que la monnaie peu à peu demandée pour elle-même « est liée dans son essence à la propriété dont elle est, sous certaines conditions historiques, un prolongement »³⁵¹, ce qu'aurait d'ailleurs déjà souligné John Locke.

« La fonction originelle de la monnaie, selon Locke, n'est [...] pas d'être un moyen d'échange mais de permettre « en dehors de liens de la société, sans contrat », autrement dit au sein de relations interpersonnelles, d'étendre l'usage de la propriété grâce à la thésaurisation, et, ajoute G. Simmel, à son degré d'abstraction supérieure qui en fait une expression extrême des possibilités inhérentes à la propriété »³⁵².

Marx note aussi que « ce que l'argent fait circuler, ce ne sont pas les marchandises, mais les titres de propriété de celles-ci »³⁵³. Plus d'une décennie plus tôt, il écrivait plus sommairement que « l'argent doit triompher de toute autre forme de propriété privée »³⁵⁴. Cette forme-monnaie si importante qu'Engels présente en 1890 dans la préface de la quatrième édition allemande du *Capital* comme figure achevée de la forme-valeur³⁵⁵ : la forme argent permet de donner une forme

351 GRENIER (1996), p. 172.

352 *Id.*

353 MARX (1857-1858), p. 154.

354 MARX Karl, *Manuscrits de 1844*, Paris : Flammarion, 1996, p. 132.

355 MARX (1867), p. 3-4.

valeur commune à des marchandises d'une très grande variété au niveau de leur valeur d'usage³⁵⁶, « forme achevée du monde des marchandises [...] qui occulte sous une espèce matérielle, au lieu de les révéler, le caractère social des travaux privés et donc les rapports sociaux des travailleurs privés », écrit Marx³⁵⁷. Cela ne doit point faire oublier, concernant l'Ancien Régime, que bien que les négociants capitalistes, agissant parfois comme de véritables « compagnies », peuvent spéculer sur des activités commerciales différentes, ce qui suppose dans leur représentations de classe que la valeur d'échange est déjà « le condottiere de la valeur d'usage, qui finit par mener la guerre pour son propre compte »³⁵⁸, les perceptions idéologiques du prestige et de l'honneur aristocratiques font tout de même de vieux os. Ce que, dans une société « moderne » de privilèges, la monnaie permet, « à l'inverse de la société féodale où ces interférences sont absentes et le capital monétaire bien moins essentiel »³⁵⁹, c'est d'acheter ou d'usurper par l'argent des fiefs, des seigneuries, des offices. « Une stratégie d'utilisation de l'argent est en œuvre pour affirmer ou améliorer un classement dans la hiérarchie sociale ; elle peut surdéterminer l'emploi du capital monétaire par rapport à la seule logique de la valorisation financière »³⁶⁰.

« Circulation monétaire, circulation des produits et circulation des dignités interfèrent. La valorisation ne doit donc pas être considérée comme le principe organisateur de la société ; au contraire, comme pour la marchandise, les principes de l'organisation sociale soumettent la circulation du capital et lui confèrent leur complexité. »³⁶¹

Un résumé ? En trois mots ? Pauvre monsieur Jourdain. Il est notable qu'il n'investit pas dans une manufacture pour transformer ses avances monétaires en capital productif, mais gaspille son pécule pour une particule³⁶².

Le lecteur a peut-être l'impression qu'un tel chapitre ressemble à une digression et qu'on s'éloigne de ce à quoi on l'a habitué les chapitres précédents, voire de notre sujet. Nous pensons qu'il n'en est rien, qu'on ne peut faire l'économie d'une certaine approche théorique, qu'une partie intitulée « Le capital et l'intérêt public » nécessite une discussion du concept de capital et que la distinction entre capital industriel et capital marchand n'est pas anodine quand on réfléchit sur le long terme et qu'on se penche sur le négoce et ses rapports à l'État, l'État qui lui aussi capitalise pour investir dans les

356 *Id.*, p. 54.

357 *Id.*, p. 87.

358 DEBORD Guy, *La société du spectacle*, 1967, Paris : Champs Libre, 1971, p. 28.

359 GRENIER (1996), p. 101.

360 *Id.*

361 *Id.*

362 Référence à la pièce de Molière, *Le bourgeois gentilhomme*, représentée pour la première fois devant la cour de Louis XIV en 1670.

guerres, les infrastructures ou même rembourser ses dettes. Nous aurions pu utiliser d'autres références, cela sera fait par la suite, mais le premier détour fait ici nous semble utile dans le sens où le capital peut apparaître dans notre histoire comme un élément clé de la relation État / négoce.

5.2. La monétarisation

L'argent comme équivalent général

« Là où l'argent n'est pas lui-même la communauté, il faut nécessairement qu'il dissolve la communauté »³⁶³ : voilà une phrase assez poétique qui n'est pas sans rappeler la lutte contre les communs qui a été menée en Europe, à partir de l'Angleterre mais qui s'est ensuite diffusée dans toute l'Europe³⁶⁴. L'ascension du négoce soutenue par les logiques mercantilistes s'accompagne d'une montée en puissance des négociants capitalistes³⁶⁵ et donc, nécessairement, d'un rôle croissant de l'argent qui fait partie, pour reprendre des termes de Marx, des présupposés historiques à la genèse du capital³⁶⁶, et qui se fait tant « divinité visible » que « courtisane universelle, l'entremetteur universel des hommes et des peuples »³⁶⁷. Il s'agit peut-être encore d'une digression à l'apparence théorique, mais on ne peut alors mettre de côté cette dimension et la question de la monétarisation des rapports, car pour qu'il y ait des accumulations de capitaux, encore faut-il – et c'est un truisme – que la circulation d'argent devienne plus importante et que l'argent ait une valeur reconnue, voire stabilisée par les pouvoirs politiques.

L'argent au Moyen Age était moins important que ce qu'il avait pu être dans l'empire romain, et surtout, comme le note Jacques Le Goff,

« beaucoup moins important qu'il ne le deviendra à partir du XVI^e siècle, et particulièrement du XVIII^e siècle. Si l'argent est une réalité avec laquelle la société médiévale doit compter de plus en plus et qui commence à prendre des aspects qu'il revêtira à l'époque moderne, les hommes du Moyen Age, y compris les marchands, les clercs et les théologiens, n'ont jamais eu une conception claire et unifiée de ce que nous mettons aujourd'hui sous ce terme »³⁶⁸.

363 MARX (1857-1858), p. 185.

364 Nous traiterons, comme annoncé dans l'introduction, en 5.4. du cas de la question des enclosures sur l'île de Sardaigne.

365 Voir chapitre 1.

366 Marx en parle à plusieurs reprises. Nous nous cantonnons à renvoyer, pour ne prendre qu'un seul extrait des *Grundrisse*, à MARX (1857-1858), p. 420-421., ou bien au chapitre 4 dédié spécifiquement à cette question dans Marx (1867).

367 MARX (1844), p. 210.

368 LE GOFF (2010), p. 10.

Au XVIII^e siècle, comme en Sardaigne, il y a encore peu de monnaie en circulation dans le royaume de Naples. Y échappent « les paysans, les salaires en nature (lard, sel, viande salée, vin, huile) ; n’y participent qu’en passant les salaires des ouvriers des industries textiles, des savonneries, des distilleries d’alcool [...]. Les ouvriers de ces industries participent bien à des distributions de monnaie, mais celle-ci se dépense aussitôt, le temps d’aller de leur main à leur bouche, *dalla mano alla boca ...* »³⁶⁹. Selon l’historien Enrico Stumpo, environ la moitié des paiements ne s’effectue pas en monnaie. Les réformes financières, mises en place plus tôt dans d’autres États, commencent à y être expérimentées³⁷⁰. Braudel écrit qu’à cette époque, « une vue « synchronique » du monde le prouve jusqu’à l’évidence. Sur d’immenses espaces, pour des millions d’hommes, nous en sommes encore à l’époque d’Homère où l’on comptait en bœufs la valeur du bouclier d’Achille »³⁷¹. Même dans l’Europe occidentale, pourtant « à part, monstrueuse déjà » qui « connaît toute la gamme de l’expérience monétaire »³⁷², les rythmes sont loin d’être les mêmes. Pourtant, l’argent s’impose peu à peu, partout en Europe.

Le jeu des échanges crée des connexions toujours plus importantes entre territoires, pendant que les pouvoir étatiques assurent de plus en plus dans le développement de l’économie, « une fonction d’homogénéisation, de standardisation et de pacification »³⁷³. Ils participent largement, dans le cadre notamment du mercantilisme, à l’affirmation progressive de l’argent comme équivalent général si l’on en croit Steuart³⁷⁴, c’est-à-dire de l’argent comme « *merce universale* », marchandise universelle, pour reprendre les termes de Gemelli³⁷⁵. L’histoire de la monarchie et celle de l’affirmation de l’argent sont intimement liées. En 1640, Louis XIII réforme le système monétaire français pour stabiliser la monnaie dans le cadre d’une farouche concurrence avec l’Espagne et l’Angleterre. C’est ainsi que la monnaie d’or française prend le nom de louis, nom qu’elle garde jusqu’en 1792. La figure du roi étant sacrée, cela n’est pas sans rappeler le caractère, voire l’origine, sacré de l’argent³⁷⁶. Par ailleurs, le « système » de Law, et son échec, la difficile introduction en France du papier-monnaie, qui a notamment visé à combler une part des dettes, n’est pas la simple lubie du seul banquier écossais John Law, converti au catholicisme et nommé contrôleur général des

369 BRAUDEL, T. 1 (1979), p. 533.

370 STUMPO Enrico, « Economia naturale ed economia monetaria : l’imposta », *Storia d’Italia. Annali 6. Economia naturale, economia monetaria*, Torino : Einaudi, 1983, p. 521-562.

371 BRAUDEL T. 1 (1979), p. 499.

372 *Id.*, p. 518.

373 BOURDIEU Pierre, *Anthropologie économique. Cours au collège de France 1992-1993*, Paris : Raisons d’agir / Seuil, 2017.

374 On renvoie aussi au 1.1. : Steuart (1767) cité dans Marx (1857-1858), p. 188.

375 GEMELLI (1776), p. 29.

376 Voir par exemple : « Genèse et nature de la monnaie. Extraits du chapitre 5 de Bernhard Laum, Argent sacré. Analyse historique de l’origine sacrée de l’argent, présentés par Alban Bensa », *Genèses*, 8, 1992, p. 60-85.

finances, mais aussi une tentative, notamment bancaire, de l'État monarchique de contrôler plus intensivement l'activité économique³⁷⁷. Cette tentative de contrôle est loin d'être le seul fait de la France. Dans la Gênes du XVII^e siècle, grande plate-forme financière et commerciale, l'uniformisation passe par une lutte contre la falsification de l'or et de l'argent, et contre le trafic de fausses monnaies, avec l'instauration de peines particulièrement dures : peine de mort, confiscation des biens, destruction par le feu du lieu où a été commis le délit, voire le crime. Comme l'énonce l'historien Edoardo Grendi, voici « *una norma che richiama chiaramente il delitto di lesa maestà* »³⁷⁸. L'importance de l'encadrement politique des monnaies n'empêche en rien que leur frappe revienne à des adjudicataires pouvant acheter cette charge et en tirer profit, voire de faire quelques rentables malversations à condition bien sûr de ne pas se faire prendre. Les adjudicataires de la *zecca* sicilienne, l'hôtel de monnaie, sont par exemple condamnés en 1758, et des soupçons sur l'adjudicataire de la *zecca* napolitaine font temporairement fermé le bureau en 1790³⁷⁹. Signe de tentatives de contrôle plus centralisées dans les États anciens italiens ? Des centaines d'hôtels ayant pu exister dans les siècles précédents, il n'en reste plus qu'une douzaine dans l'Italie pré-unitaire, y compris celui de Modène inopérant depuis 1796 et celui de Palerme ayant cessé toute activité avec le retour des Bourbons à Naples. Selon l'historien Ugo Tucci, « *questa decisa contrazione era il prodotto tanto della concentrazione territoriale quanto del rafforzarsi dei poteri statali* »³⁸⁰.

Voilà bien des rapports entre monnaie et pouvoir politique qui peuvent mettre à mal l'idéologie libérale. C'est du moins ce qu'écrivent à ce propos Jean-Yves Grenier et André Orléans :

« Il est [...] une réalité marchande essentielle sur laquelle cette conception libérale d'une économie sans totalité bute sans réussir à l'intégrer, à savoir le rapport monétaire. Pour le comprendre, il suffit de considérer l'appareil législatif qui entoure la monnaie. Son caractère dérogatoire à l'ordre concurrentiel saute aux yeux. Pensons, d'une part, au monopole d'émission qui confère à une institution particulière, la banque centrale, le privilège d'émettre la monnaie et, d'autre part, au cours légal qui contraint les acteurs marchands à accepter cette dernière dans leurs échanges. Monopole et contrainte, nous voilà bien éloignés des préceptes libéraux de base que sont la concurrence et l'échange volontaire ! Si l'on ajoute à cela les liens pluriséculaires qui unissent monnaie et pouvoir, on se trouve devant un tableau qui a de quoi rebuter tout partisan de l'ordre spontané. Avec la monnaie,

377 Voir ORAIN Arnaud, *La politique du merveilleux. Une autre histoire du Système de Law (1675-1795)*, Paris : Fayard, 2018.

378 GRENDI Edoardo, *In altri termini. Etnografia e storia di una società di antico regime*, Milano : Feltrinelli, 2004, p. 179.

379 TUCCI Ugo, « Le monete in Italia », *Storia d'Italia 16. I documenti. Gente d'Italia : costumi e vita quotidiana*, Torino : Einaudi, 1973, p. 533-579.

380 *Id.*

c'est l'idée de main invisible qui se trouve remise en cause : la totalisation de l'ordre marchand y prend une forme tout à fait manifeste et visible, à savoir la politique de la monnaie.»³⁸¹

Cela fait partie de ce que Marx appelle l'énigme de la monnaie, mais qu'il ne pose pas du tout de la même manière que Grenier et Orléan : l'énigme de la genèse de la forme argent qui donne à la marchandise son « caractère mystique »³⁸², et que l'économie bourgeoise n'a, selon lui, même pas essayé de résoudre³⁸³.

Pour finir ce point sur la monétarisation, nous relativiserons quant à nous amplement ce qu'écrivent Grenier et Orléan quant à l'histoire des manipulations monétaires par l'État. Nous retrouvons ici une des mêmes complexités que nous avons dû traiter dans le chapitre 3 à propos du rapport liberté / franchise : celle d'éviter de prendre le problème à l'envers. Sous l'Ancien Régime, bien des monnaies d'origines diverses circulent. Si monopole et contrainte il y a, c'est justement pour tenter de canaliser une forme de liberté qui est déjà là, et qui subsiste, dans l'usage des monnaies. Nous serions même tenté de dire que ce n'est pas l'État « moderne » qui a fait l'argent, mais l'argent qui a fait l'État « moderne ». Mais ce n'est que par goût de la formule que l'on se hasarder à une telle sentence. Nous aborderons par conséquent le sujet plus calmement par deux commentaires. Une intervention de l'État ne signifie pas l'alignement aveugle des négociants : si par exemple, un écu d'argent est déprécié par la diminution de son titre sans modification de sa valeur officielle d'échange, il est assez probable qu'ils se le comptent entre eux pour une valeur moindre. Il est en effet plutôt improbable qu'un négociant « libre par nature », pour reprendre l'expression de Genovesi, « étranger dans sa propre patrie », pour reprendre celle de Quesnay, trafiquant à l'international, à qui l'on promet dans divers ports francs un choix de protections régaliennes, soit strictement dépendant d'un seul pouvoir étatique, n'ait pas une certaine autonomie dans les modalités de ses échanges. Par ailleurs, tout comme les financiers influent sur la cour du roi, ce sont aussi des négociants qui ont pu écrire sur les monnaies, réaliser des tableaux d'évaluation. Ainsi en 1672, Jacques Savary publie *Le parfait négociant ou instruction générale pour ce qui regarde le commerce de toute sorte de Marchandises, tant de France que des Pays Etrangers*. Il décrit chaque sorte de lettres de change existantes, il liste les différences de poids de chaque livre entre villes d'Europe, il compare le prix des marchandises et la valeur des monnaies³⁸⁴.

On se doute bien qu'avec de telles connaissances et outils, la possibilité pour un négociant de suivre

381 GRENIER Jean-Yves, ORLÉAN André, « Michel Foucault, l'économie politique et le libéralisme », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 5, 2007, p. 1155-1182.

382 MARX (1867), p. 81.

383 *Id.*, p. 54.

384 SAVARY Jacques, *Le parfait négociant ou instruction générale ...*, Paris : Louis Billaine, 1672.

les cours selon les places et de s'arranger avec existe bel et bien. Certes, on pourra nous rétorquer aisément que l'ouvrage est dédié à Colbert, qu'il est fait en épître l'éloge des « beaux Reglemens, qui ont esté faits pour reprimer les desordres, & pour prevenir les malheurs dans les affaires du Negoce »³⁸⁵, interventionnisme qui aurait en effet de quoi confirmer la thèse de Grenier et d'Orléan et mettre à mal l'idéologie dite « libérale ». Mais il faut aussi noter que cette forme de régulation vient là du monde du négoce lui-même, qui participe d'ailleurs en cela à la construction étatique. C'est d'ailleurs également une réalité qui a de quoi déplaire aux idéologues d'un libre marché strictement auto-régulé : une réalité, au vu de la concurrence et des multiples conflits entre négociants, complètement assumée au XVII^e siècle par Savary qui écrit :

« La connoissance que j'avois acquise de la pratique avant que d'estre appliqué au Négocie, fut cause que dans les differens qui naissent ordinairement entre les Negocians, je me vis chargé d'un grand nombre d'arbitrages : l'avantage que j'en ay tiré est que dans l'examen qu'il falloit faire des pieces, des Livres, & de la conduite de deux qui se rapportoient à moy de leurs differens, je me suis rendu assez capable sur toutes les matieres les plus importantes, & les plus difficiles du Commerce »³⁸⁶

5.3. La marchandisation

Transformations sociales et logistique commerciale

Adam Smith considère l'économie politique comme « une branche des connaissances du législateur et de l'homme d'État »³⁸⁷. Cela n'implique pas, selon lui, que l'homme d'État doive « diriger les particuliers dans la route qu'ils ont à tenir pour l'emploi de leurs capitaux », loin de là, car il « s'embarrasserait du soin le plus inutile »³⁸⁸, mais l'absence d'action politique en faveur des progrès de l'économie n'est guère envisageable, ou cela serait bien dommageable. Voilà là un Adam Smith qui n'est pas sur ce point en désaccord avec un Jacques Savary.

Smith est régulièrement présenté comme le « père de l'économie politique », mais, malgré sa critique du passé dans ce qu'il englobe sous le terme « *mercantil system* » pour mieux s'en distinguer, ses théories ne viennent pas de nulle-part. Il n'est pas que l'héritier d'un père douanier, mais aussi d'un système politique anglais dans lequel les lobbies économiques ont acquis un poids considérable au Parlement. De plus, il ne faut pas l'oublier, même si lui-même préfère le taire ou en

385 *Id.*, Epistre.

386 *Id.*, Préface.

387 SMITH, Livre I (1776), p. 8.

388 SMITH, Livre IV (1776), p. 31.

tout cas ne l'écrit pas, il est par ailleurs l'héritier de l'arithmétique politique du XVII^e siècle, de Gregory King, de William Petty. C'est d'ailleurs ce dernier que Karl Marx présente comme « le père de l'économie politique et, dans une certaine mesure, l'inventeur de la statistique »³⁸⁹. Petty s'est beaucoup intéressé à la fiscalité, à la monnaie, au travail ou encore aux liens entre économie et démographie³⁹⁰.

Ce soucis concernant la population n'est pas qu'anglais. Sur toutes les rives de la Méditerranée nord-occidentale, les gouvernants penchent vers le populationnisme, tel Vauban préconisant de connaître et accroître le peuple dans une tendance de politique démographique volontariste³⁹¹. Cela se fait notamment par une course au rendement agricole, par le biais de la concentration des exploitations. Il y a des enclosures, de l'expropriation, de l'exode rural. La croissance des villes fait office d'appel : il faut combler les besoins urbains de consommation. La division du travail s'accroît. Il faut produire et vendre, ce qui participe à l'ascension du négoce. D'une manière particulièrement générique³⁹², Marx et Engels affirment à ce propos dans *L'idéologie allemande* (rédigé entre 1845 et 1846) :

« L'extension subséquente de la division du travail, ce fut la séparation entre la production et le commerce, la formation d'une classe particulière de commerçants, séparation qui s'était maintenue dans les villes aux traditions historiques anciennes et qui fut léguée aux villes nouvellement formées : c'est là qu'elle fit bientôt son apparition. La possibilité de relations commerciales dépassant le voisinage immédiat était ainsi donnée, et sa mise en œuvre dépendait des moyens de communication existants, de l'état de la sécurité publique dans les campagnes – lui-même conditionné par les facteurs politiques – et par des besoins plus ou moins rudimentaires ou développés, suivant le niveau culturel atteint par le territoire accessible au commerce. Du jour où le commerce est constitué dans une classe particulière, où des marchands étendent le négoce au-delà des environs immédiats de la ville, une interaction se produit aussitôt entre la production et le commerce. Les villes nouent des relations *entre elles*, de nouveaux outils circulent d'une ville à l'autre, et la division entre la production et le commerce suscite bientôt une nouvelle division de la production entre les différentes villes, chacune exploitant aussitôt une branche d'industrie prédominante. Peu à peu la limitation primitive du commerce local vient à disparaître »³⁹³.

389 MARX (1867), p. 304.

390 PETTY William, *The economic writings*, 2 t., Cambridge University Press, 1899. ; voir aussi STONE Richard, *Some British Empiricists in the Social Sciences, 1650-1900*, Cambridge University Press, 1997.

391 Voir par exemple VIROL Michèle, « Connaître et accroître les peuples du royaume : Vauban et la population », *Population*, 56-5, 2001, p. 845-875.

392 Mais qui n'est pas sans rappeler les points 1.2. et 1.3. de cette première partie de thèse.

393 MARX Karl, *Philosophie*, Paris, Gallimard, 2009, p. 356-357.

Les garnisons requièrent paille pour les chevaux, nourriture pour les hommes. Les meuniers doivent fournir du froment aux boulangers. Déclinent le seigle et le méteil pendant que des négociants spéculent sur le blé. De grandes exploitations absorbent les plus petites. Les recherches agronomiques ont le vent en poupe. Le marché se développe. Tout un chacun met peu à peu les pieds dans le marché, d'abord pour vendre des surplus de sa production agricole, puis plus la proportion de paysans baisse et s'effritent dans les communautés rurales, plus s'accroît la montée « de grandes dynasties de fermiers, bourgeois ou paysans »³⁹⁴ : une « mince couche supérieure de la paysannerie pénétr[e] en force parmi les dominants »³⁹⁵ qui se justifie par la pensée physiocratique selon laquelle, en plus de la liberté de commerce, l'augmentation de la production nette nécessite le développement de la grande culture, la petite agriculture étant considérée comme incapable de faire les « avances » dont dépend l'augmentation des richesses³⁹⁶. Dans une optique de rendement, apparaissent de plus nombreuses spécialisations en telle ou telle culture, et une importante croissance agricole³⁹⁷. Cela s'accompagne d'une forte croissance démographique, « qui profite certes aux centres administratifs, mais surtout aux places commerciales »³⁹⁸. Plus de 30 % d'augmentation de population en France, dans le cadre des frontières actuelles, entre 1700 et 1790. Presque 50 % au Portugal entre 1710 et 1798. 90 % en Espagne entre 1717 et 1787. Plus de 60 % en Italie, dans le cadre des frontières actuelles, entre 1700 et 1788³⁹⁹.

Sur le long de l' « époque moderne », le marché gagne du terrain et l'économie de subsistance, l'autoconsommation, en perd⁴⁰⁰. L'isolement devient minoritaire et la monétarisation des rapports se développe pour le bien de l'économie. Mais l'économie est politique, tout comme la guerre. Il faut construire des routes pouvant servir à la circulation des soldats et des marchandises. Il faut aussi construire des ports pouvant servir à la circulation des navires de guerre et de commerce. Le pouvoir est logistique. Il peut être une question d'aménagement portuaire dans l'objectif de faciliter l'exportation d'un produit agricole dont les rendements ont été accrus par une nouvelle politique foncière. Un premier exemple ? Afin de favoriser l'exportation d'huile d'olive, la république de Lucques à la fin des années 1770 envisage des travaux dans le port de Viareggio⁴⁰¹, commune en

394 GOUBERT Pierre, ROCHE Daniel, *Les français et l'Ancien Régime, 2 : culture et société*, 1986, Paris, Armand Colin, 1991, p. 321.

395 *Id.*, p. 322.

396 GRENIER (2003), p. 226.

397 Voir par exemple le chapitre « La croissance agricole » écrit par Emmanuel Le Roy Ladurie dans DUBY Georges, WALLON Armand (dir.), *Histoire de la France rurale. 2. De 1340 à 1789*, Paris : Seuil, 1975, p. 380-430.

398 LE MAO (2015), p. 109.

399 LEMARCHAND (2011), p. 240.

400 Voir Braudel, T.1 et T.2 (1979).

401 Archivio di Stato di Lucca Fonto Arnolfini 116, Relazione d'ingegnere, 1777.

pleine expansion démographique, passant de 459 habitants en 1744 à 1157 en 1774, notamment grâce à une reconversion des terres dans une optique d'exploitation agricole⁴⁰².

À la fin du XVIII^e siècle, l'Europe reste dominée par l'agriculture mais l'engrenage de la division du travail, qui a notamment sa dimension spatiale, est déjà en marche depuis longtemps. Si le port de Toulon est incontestablement un port principalement militaire, celui de La Seyne est plus particulièrement destiné au commerce. Dans les deux cas, travaillent des ouvriers dans les chantiers navals. À La Seyne, nombre de navires de commerce sont construits. Les consuls, cherchant à obtenir une contribution du roi et de la province pour leur port, affirment dans cette optique que « la plus grande partie pour des négociants de Marseille et le restant pour des particuliers de la province »⁴⁰³. Cela n'est pas sans provoquer un certain déséquilibre entre un arrière-pays agraire et un port qui peut se retrouver en « défaut de production des fonds de terre », déséquilibre que tant de pouvoirs étatiques ont tenté de combler durant le XVIII^e siècle, comme dans la Toscane des Médicis et des Lorraine⁴⁰⁴ : constat qui fait encore perdre une part d'originalité à un Adam Smith. Cette division met d'un côté un hinterland qui produit des biens de première nécessité, de la nourriture surtout, et une commune portuaire où l'élite commerce et emploie divers travailleurs dans des chantiers – chantiers navals qui, notons-le, produisent aussi de petites unités pour la pêche. Ils sont charpentiers, ouvriers, et les tâches de construction sont « leur principale ressource »⁴⁰⁵, bien qu'il faille tout de même noter que bon nombre d'entre eux possèdent sans doute leur lopin de terre. N'oublions pas que les consuls ont intérêt, afin d'obtenir des contributions financières, à montrer à quel point le port est essentiel. Reste que cette situation de l'emploi « procure des consommateurs qui font valoir les fermes sur le comestible »⁴⁰⁶. Il est par ailleurs d'un intérêt logistique pour le port de Toulon de garder les ouvriers de La Seyne à proximité, un intérêt « à ce que cette classe d'hommes si nécessaire aux travaux de son arsenal ne s'éloigne pas de son voisinage », comme l'affirme le maréchal de Castries alors à la direction générale des ports⁴⁰⁷. « Si [la] ressource de la construction manquait, le nombre des consommateurs seroit extrêmement réduit », s'inquiètent

402 GIUSTI Maria A., « Viareggio : « paese nascente » », *Il principato napoleonico dei baciocchi (1805-1814). Riforma dello Stato e Società*, Ministero beni culturali e ambientali, Museo di Palazzo Mansi, Lucca, 1984, p. 456-461.

403 Arch. nat. H¹ 1262, Mémoire des Maire et Consuls, et communauté de la Seyne tendant à obtenir du Roi et de La province, la contribution accordée en différents tems a plusieurs communautés, La Seyne, 3 septembre 1784.

404 Comme il en était question dans le chapitre 1.

405 Arch. nat. H¹ 1262, Mémoire des Maire et Consuls, et communauté de la Seyne tendant à obtenir du Roi et de La province, la contribution accordée en différents tems a plusieurs communautés, La Seyne, 3 septembre 1784.

406 *Id.*

407 *Id.*, La direction générale des ports au contrôleur général, Fontainebleau, 13 octobre 1785. ; La question de la main d'oeuvre est, on s'en doute, particulièrement importante pour les arsenaux. Voir par exemple ACERRA Martine, *Rocheport et la construction navale française, 1661-1815*, Paris : Librairie de l'Inde, 1993.

quant à eux les maire et consuls de La Seyne en 1784⁴⁰⁸. Cela peut en effet aller à l'encontre de leurs intérêts car l'emploi, faisant reculer l'économie de subsistance, crée des consommateurs qui font valoir les fermes sur le comestibles. Pour faire face aux diverses dépenses, le conseil politique commence généralement par compter le rendement des fermes. Ce n'est qu'ensuite qu'il complète par une levée fiscale sur les terres afin d'atteindre le montant nécessaire. Toute baisse des fermes se traduit par une hausse de l'impôt foncier. Or, les notables sont des propriétaires et préfèrent donc rejeter les impôts sur les ouvriers. Il est donc important que ceux-ci travaillent, rentrent dans le marché. Nous avons là un enjeu de pouvoir, une attitude des élites face à la question de l'impôt, qui participe au développement de la division du travail.

Pour le port de Saint-Nazaire, en 1786, la communauté, elle-même en requête d'investissement, insiste pour sa part certes sur le caractère militaire, défensif, de son port⁴⁰⁹, mais également sur les possibilités de débouchés commerciaux. Ces débouchés ne seront pas au seul bénéfice des négociants locaux : il feront « augmenter [...] la valeur de plusieurs territoires », écrivent les maire et consuls.

« La position du Village de St. Nazaire rendra son Port l'entrepôt général des denrées d'une multitude de Villages circonvoisins. Les vins, les huiles, les figues, les capres, les autres denrées seroient transportées & embarquées avec plus de facilité à St. Nazaire qu'ailleurs.

Bientôt des chantiers de construction attireroient & occuperoient des Ouvriers étrangers. La population s'accroîtroit à proportion du Commerce. L'Agriculture acquerroit des bras qui vivifieroient & amélioreroient une partie du terroir. Les charges diminueroient. Les habitans moins écrasés sous les poids des impositions, se livreroient à des spéculations de Commerce. L'emploi des secours accordés depuis si long-tems augmenteroit ainsi la valeur territoriale & toutes les autres bases de l'affouagement de la communauté de St. Nazaire.

La sureté de la navigation sur ces côtes seroit entiere, au moyen de la perfection du Port de St. Nazaire ; l'exportation des denrées seroit assurée. La situation de ce port procure cet avantage certaine. La situation des autres Ports sur la côte, repousse au contraire les Navires chassés par le mauvais tems. »⁴¹⁰.

408 *Id.*, Mémoire des Maire et Consuls, de la Seyne tendant à obtenir du Roi et de La province, la contribution accordée en differents tems a plusieurs communautés, La Seyne, 3 septembre 1784.

409 Passage obligé comme nous l'avons vu dans le chapitre 2.

410 *Id.*, Mémoire pour la communauté de Saint-Nazaire, Aix 1786

Si l'on peut déjà reconnaître là dans la mentalité de notables de petites communautés portuaires, dans une province où les prérogatives de l'institution des ponts et chaussées ne s'appliquent guère encore, cette idée qui a un caractère d'évidence chez les ingénieurs le siècle suivant, selon laquelle « les améliorations matérielles des ports devaient être surdéterminées par des considérations plus générales relatives à leur utilité ou, dit dans d'autres termes, à la plus-value qu'elles étaient susceptibles d'apporter à l'enrichissement de la nation »⁴¹¹, l'idée du caractère démiurgique de l'aménagement portuaire et une certaine pensée systémique, il faut aussi y voir, comme dans le cas de La Seyne, une tentative de justifier les contributions de la province et de l'État. De plus, il faut également noter, comme dans le cas La Seyne, qu'il est dans l'intérêt des consuls d'attirer des ouvriers pour financer les dépenses par les fermes. Ce dernier point peut d'ailleurs nous faire relativiser l'argument qu'ils utilisent à propos des charges qui diminueraient par l'accroissement démographique, ce qui pousserait même les habitants à goûter à leur tour des joies de la spéculation commerciale.

Beaucoup de notables faisant du négoce, n'est-il pas dans leur intérêt corroborer une telle image de la richesse ? Comme l'écrit Gilbert Buti, à propos du port de Saint-Tropez : « bon nombre de gens qui dirigent la cité sont, comme le sieur de Favas, intimement liés aux affaires maritimes et ont grand intérêt à ne point laisser dépérir l'outil portuaire »⁴¹². Lorsqu'en 1766, Favas, maire de Saint-Tropez, rassemble le conseil concernant les travaux qu'il faudrait effectuer pour le port, il rappelle que la ville « ne peut subsister que par son commerce maritime »⁴¹³.

Il faut favoriser les flux de marchandises, améliorer les infrastructures et bénéficier pour cela d'investissement royal. Voilà un caractère politique non moindre de l'économie dans un contexte de concurrence commerciale aiguë. L'historien Patrick Verley note à ce propos :

« L'Angleterre, favorisée par son hydrographie et par l'ubiquité de ses accès sur la mer en un temps où le transport par bateau était le plus efficace a su tirer parti de ses avantages par un investissement massif, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, dans la construction d'un réseau de canaux, qui servait aux transports régionaux de produits pondéreux, comme la houille, un réseau de route à péage facilitait et accélérât les transports de marchandises et de voyageurs, donc aussi d'informations. La France, moins facile à pénétrer du fait de sa continentalité, se dota d'un excellent réseau de routes royales dès la seconde moitié du XVIII^e siècle. Bien avant la construction des chemins de fer, l'amélioration des transports a facilité l'homogénéisation des marchés, c'est-à-dire la réduction de la

411 MARNOT (2011), p. 88

412 BUTI (2010), p. 68.

413 Cité dans *Id.*

variabilité régionale des prix. Mais l'importance des ports dans la définition des réseaux favorisait plutôt le développement d'une économie internationale que l'intégration du marché intérieur. »⁴¹⁴

Pour un État, sous-estimer l'importance des infrastructures portuaires peut avoir des effets néfastes dans le jeu de la concurrence internationale. Bruno Marnot écrit sur un tel problème dans la France du XIX^e siècle :

« L'absence de réflexion sur l'utilité économique des travaux maritimes chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées est significative de la place subalterne qui fut faite aux ports dans le système de transports français. Cette vision faussée de l'outil portuaire explique aussi la lenteur des travaux d'amélioration et, au bout du compte, les retards qui s'avèrent douloureux quand la question de la concurrence se déplaça à l'échelle du continent. »⁴¹⁵

Ainsi, semble-t-il, il ne faut pas sous-estimer l'importance des choix politiques et des inégalités sociales, dans ce qui relève par exemple de l'aménagement du territoire, dans la dynamique du capitalisme et sous un régime intense de concurrence. D'une manière générale, le fétichisme de la marchandise n'empêche pas aux hommes de faire leur propre histoire, même si, comme l'écrit Marx dans *Le 18 Brumaire de Louis Bonaparte*, « ils ne la font pas arbitrairement, dans des conditions librement choisies par eux, mais dans des conditions directement données et héritées du passé. La tradition de toutes les générations mortes pèse d'un poids très lourd sur le cerveau des vivants »⁴¹⁶. Ce à quoi, nous rajouterons que certains dominants peuvent aussi établir des programmes sous le poids des influences internationales, pour entrer ou rester dans la course, pourrait-on dire, faisant leurs des positions idéologiques à succès comme s'il s'agissait d'un effet de mode.

414 VERLEY Patrick, *La révolution industrielle*, 1985, Paris : Gallimard, 1997, p. 26.

415 MARNO (2011), p. 474.

416 MARX Karl, *Le 18 Brumaire de Louis Bonaparte*, 1852, Paris : Éditions sociales, 1949, p. 13.

5.4. La propriété « moderne » et l'agency capitaliste

*In Sardegna, non c'è il mare*⁴¹⁷

Les Sardes au XVIIIe comme au XIXe siècle sont dans l'immense majorité des paysans et des bergers. Ils ne naviguent quasiment pas et même ceux qui habitent dans les villages côtiers tournent le dos à la mer. La pêche y est pratiquée par des gens de Naples, de Trapani ou de Lipari, venus s'installer sur l'île⁴¹⁸.

Pour gouverner l'île de Sardaigne, la maison de Savoie conserve et respecte les fiefs appartenant aux aristocrates espagnols, bien qu'au cours du XVIIIe siècle, la noblesse piémontaise se substitue en partie à celle d'Espagne dans la possession des terres et des hommes⁴¹⁹. Les bases de la vie matérielle sont communautaires, faites de complémentarité mais aussi de conflits entre paysans et bergers. La démographie insulaire est bien faible et les populationnistes règnent et rêvent d'une plus grande puissance dans le jeu des concurrences méditerranéennes, d'une plus grande production, d'un commerce plus étendu et d'une plus grande accumulation possible de capital. Le duc de Mandas, marquis de Terranova, fait partie de ceux-ci. En 1733, il écrit au roi à propos de la situation de l'île et de ses habitants :

« Tale spopolazione è pur anche il motivo della Languidezza del commercio e della poca industria delli abitanti, li quali per altre parte trovandosi in Terreno fertile, e dove con poca fatica raccolgono abbondante di che supplire al loro mantenimento, quando questo si trova assicurato con li frutti della Terra o con il prodotto de bestiami, non si curano di praticare alcuna industria per prevedere alli venturi bisogni.

*In fatti tutti quelli che commerciano in qualunque specie in questo Regno sono forastieri, come lo sono pur anche la maggior parte di quelli che travagliano nelle Tonnare, e tutti quelli che attendano alla pesca de Coralli, essendo questi ultimi Napolitani, Trapanesi, o' Liparoti, aborrendo per così dire questi Regnicoli l'uso della navigazione considerato da loro come troppo disastroso ».*⁴²⁰

417 Titre emprunté à l'ouvrage littéraire de l'écrivain sarde FOIS Marcello, *In Sardegna, non c'è il mare*, Roma : Laterza, 2012.

418 Voir par exemple ANGIUS Vittorio, *Città e villaggi della Sardegna dell'Ottocento*, 3.T., 1833-1856, Nuoro : Ilisso, 2006.

419 INSOLERA Italo, « L'urbanistica », in *Storia d'Itali. I documenti. 15. Castelli, villaggi e città*, Torino : Einaudi, 1973, p. 425-486.

420 A.S.T.c. mazzo I cat 19a, *Il Duca di Mandas a S.M. pel ristabilimento del porto di Terranova suo feudo*, 10 mai 1733. Trad. : « Une telle dépopulation est aussi la raison de la lenteur du commerce et du peu d'industrie des habitants, lesquels se trouvant d'autre part sur une terre fertile, où ils peuvent récolter abondamment et sans fatigue de quoi assurer leur subsistance, quand celle-ci est atteinte avec les fruits de la Terre et le produit du bétail, ils ne se préoccupent guère de s'atteler à d'autre industrie afin de prévenir de prochains besoins.

Que faire dans une île peu habitée où il est difficile de circuler, où les autochtones ne sont pas portés au labeur outre subsistance, et encore moins à l'échange marchand, où les dominants ne peuvent que se plaindre de leur « rusticité »⁴²¹ ? Comment peupler les littoraux de la Sardaigne ? Le duc se pose la question. Miser sur les autochtones ? Mais comprendraient-ils l'utilité de laisser leurs antiques habitations où l'air est plus salubre, d'abandonner des zones plus fertiles pour aller risquer leur santé en bord de mer⁴²² ? Faire venir d'autres étrangers encore ? Solution délicate qui impliquerait précautions et règles de « *buon governo* » afin de s'assurer leur fidélité⁴²³. « Tous ceux qui font du commerce de toute sorte en ce royaume sont [déjà] étrangers » ? Tous ceux qui vont chercher à impulser le commerce, notamment par le biais de travaux portuaires censés influencer positivement sur le trafic, le sont aussi, dans le sens que l'île a été colonisée par une nouvelle puissance étrangère. Le vice-roi piémontais réside à Cagliari, dépend d'un ministre pour la Sardaigne résidant à Turin et quasiment tous les fonctionnaires sont piémontais.

En faveur de la création de nouveaux ports royaux dans le nord de l'île, plus tard, dans les années 1750, le vice-roi, comte de la Trinité, se voit adresser un billet royal. Est décrite une situation paradoxale : voici donc la partie de l'île qui abonde le plus en céréales, en vin, en huile, en agrumes et particulièrement en bétail, et pourtant les habitants seraient toujours plus misérables. Pour cause ? Le manque de commerce. Car c'est par le commerce que les Nations créent l'abondance. Mais celui-ci nécessite des infrastructures portuaires, particulièrement absentes sur les littoraux de cette île. Par ailleurs, les convois par la terre sont longs. Il manque également des logements où peuvent se poser les marchands en cas d'urgence, des lieux où acheter du pain en cas de nécessité. Tout ce qui existe est considéré comme inutile au commerce et d'ailleurs il est encore notable qu'aucun autochtone ne pratique une telle activité.⁴²⁴

Au XVIII^e siècle, comme dans le royaume de Naples, il n'y a que très peu de circulation de monnaie sur l'île de Sardaigne. Le clergé peut compter la dîme en nature, tout comme se paient en nature divers droits féodaux, droits de pâturage ou encore l'impôt sur le bétail⁴²⁵. La monétarisation revient régulièrement à des intermédiaires, notamment ceux nommés pour s'occuper des exportations de fromage à la fin du siècle, à partir de Porto Torres, d'Alghero, de Bosa ou encore de Castelsardo. C'est

En fait, tous ceux qui font du commerce de toute sorte en ce royaume sont des étrangers, comme le sont d'ailleurs aussi la majeure partie de ceux qui travaillent dans les madragues, et tous ceux qui pratiquent la pêche aux Coraux, ces derniers étant Napolitains, Trapanais, ou Liparotes, les autochtones détestant pour ainsi dire la navigation qu'ils considèrent comme trop désastreuse ».

421 *Id.*

422 *Id.*

423 *Id.*

424 *Id.*, Regio Biglietto diretto al Viceré Conte della Trinità in data de'30 gennaio 1756.

425 ORTU Gian Giacomo, *L'economia pastorale della Sardegna moderna*, Cagliari, La Torre, 1981.

eux qui ont le rôle de convertir le produit en argent, d'estimer sa valeur d'échange. Des *appaltatori*, c'est-à-dire des adjudicataires, de « fermes » comme Francesco Antonio Lai s'occupent quant à eux des droits sur le blé, sur la farine, mais aussi des droits de douane, du droit sur le sel ou encore de celui prélevé sur la pesée du blé. C'est ensuite à lui de reverser dans les *Civiche Casse Ordinari* de chaque port la part qu'il ne se réserve pas⁴²⁶. Aussi peu de commerce et de circulation de monnaie est un problème pour le pouvoir royal dans le cadre d'une concurrence européenne. Pas assez de profits envisageables. Pas assez d'exportation, d'infrastructures portuaires, de travailleurs, de productivité, d'industrie ; trop d'autosubsistance. À la fin des années 1760, dans un contexte de véritable anglomanie, notamment de diffusion d'un grand nombre d'idées visant l'augmentation des rendements agricoles, Giovanni Battista Lorenzo Bogino, Piémontais alors *Ministro del Regno per gli affari di Sardegna* sous Charles Emmanuel III, veut proscrire la « *comunanza* » des terres, et alors que le régent de la *Real Cancelleria* prépare un projet afin de diviser les terres entre sujets⁴²⁷, il demande à un professeur d'éloquence à l'université de Sassari, le jésuite piémontais Francesco Gemelli, de rédiger un opuscule afin de promouvoir les bienfaits de la privatisation des terres⁴²⁸. À la suite, en 1776, de la publication de cet opuscule, intitulé *Il rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura*⁴²⁹, un aristocrate de Sassari, Andrea Manca dell'Arca, publie lui-même un ouvrage, *Agricoltura di Sardegna*⁴³⁰, afin de s'opposer d'un point de vue « nobiliaire » à la création sur l'île de ce que l'historien Gianfranco Tore désigne comme « *un ceto di imprenditori rurali borghesi* »⁴³¹. On l'aura compris : ce que nous donne à voir l'opposition de Manca dell'Arca à Gemelli en Sardaigne, c'est, pour caricaturer le vieux schéma marxiste, l'aristocratie qui tente de résister face à la « bourgeoisie » capitaliste montante qui, non satisfaite en plusieurs endroits d'Europe, de pouvoir acheter ou usurper par l'argent fiefs, seigneuries et offices, fait la promotion de la propriété foncière « moderne » et d'un rapport de dépendance entre patron et travailleur, rapport que Gemelli nomme « *società* »⁴³². « Vieux schéma » qui a été particulièrement discuté en histoire⁴³³, et qu'il faut tout de même relativiser, qui n'est pas à prendre pour argent comptant, il est important de le rappeler. Les

426 Archivio Storico del Comune di Sassari Dominazione piemontese D, Libr. dell'amministrazione delle Civiche Casse Ordinari et del Porto, 1790.

427 TORE (2006).

428 ORTU, « La Sardegna sabauda » (2006).

429 GEMELLI Francesco, *Il rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura*, con molte osservazioni ed aggiunte dal Cav. Luigi Serra, Torino : Stabilimento tipografico Fontana, 1842.

430 MANCA DELL'ARCA Andrea, *Agricoltura di Sardegna*, 1780, Nuoro : Ilisso, 2000.

431 TORE (2006). ; Trad. : « une classe d'entrepreneurs ruraux bourgeois ».

432 GEMELLI (1776), p. 48.

433 DOBB Maurice, SWEEZY Paul, *Du féodalisme au capitalisme : problèmes de transition*, 2 T., 1976, Paris : Maspero, 1977. ; le *Brenner debate*, suite à l'article de BRENNER Robert, « Agrarian Class Structure and Economic Development in Pre-Industrial Europe », *Past & Present*, 70, February 1976. ; voir aussi GUERREAU (1980) ; LEMARCHAND Guy, « La question de la transition en Europe du féodalisme au capitalisme aujourd'hui et l'apport d'A. Soboul », *Annales de Normandie*, 30, 2000, p. 239-254. ou encore dans le même numéro LEMARCHAND Guy, « Un cas de transition du féodalisme au capitalisme : l'Angleterre », *Annales de Normandie*, 30, 2000, p. 293-324.

nobles sont divisés et si ce n'est pas le cas de Manca d'Arca, d'autres sont mêmes influencés par les textes d'économie et veulent la pleine libération du marché de la terre⁴³⁴. Relativisation faite, on peut tout de même noter des conflits, des accusations contre les barons. Six ans avant Gemelli, l'économiste calabrais Domenico Grimaldi, dans l'objectif d'améliorer les rendements agricoles en Calabre ultérieure, et proposant des solutions proches de celle de Gemelli, attaquait les barons, selon lui en grande partie responsables du manque de population et d'agriculture :

« La maggior parte de'baroni che posseggono feudi nella Calabria appartengono alle più antiche ed illustri famiglie del Regno, hanno i di loro maggiori nel tempo che il Regno altro non faceva cambiar di catena, perché privo della presenza da'suoi naturali sovrani, non poco abusato di que'dritti feudali, che gli furono da'sovrani accordati, e l'anarchia feudale, il più delle volte degenerata in vera tirrania, ha non poco, comme osservai, contributo alla mancanza della popolazione e della agricoltura nella provincia »⁴³⁵.

Sur l'île de Sardaigne, il y a des terrains fermés, appelés *tanche*, des vignes et des potagers notamment. Certaines terres appartiennent à des barons, les fiefs, certaines à des particuliers, possiblement achetées à des barons. D'autres sont des *comuni*, les communs. Certains des communs sont concédés annuellement et gratuitement à qui veut les cultiver, d'autres, les *pascoli*, terres de pâturage sont encore plus rigoureusement communes dans toute l'île⁴³⁶. Selon Manca dell'Arca, les champs communs sont de différentes natures. Il y en a des fixes pour les chevaux, bœufs, ânes et vaches domestiques⁴³⁷. Il y aussi les terrains communs pour la rotation, la *bidazione*⁴³⁸. Chaque année, une partie est réservée pour le pâturage, des brebis imagine-t-on, et l'autre pour la semence, avec prohibition pénale d'y faire entrer les bêtes, et il y a rotation l'année suivante⁴³⁹.

434 LEMARCHAND (2011), p. 336.

435 Extrait de GRIMALDI Domenico, *Saggio di economia campestre per la Calabria Ultra*, 1770, cité in CARIDI Giuseppe, *La Calabria nei documenti storici. 2. Da metà Seicento a fine Ottocento*, Reggio Calabria : Falzea editore, 2000, p. 57-62. Trad. : «La majeure partie des barons qui possèdent les fiefs de la Calabre appartiennent aux plus antiques et illustres familles du royaume. Ils ont pour la plus grande part d'entre eux abusé de ces droits féodaux qui leur furent accordés par les souverains,, alors que le royaume ne faisait pas changer de chaîne parce privé de la présence de ses souverains naturels. Et l'anarchie féodale, la plupart du temps dégénérée en vraie tyrannie, comme j'ai pu l'observer, n'a pas peu contribué au manque de population et d'agriculture dans la province.»

436 GEMELLI (1776), p. 49.

437 MANCA DELL'ARCA (1780), p.56.

438 ORTU, *La Sardegna sabauda* (2006).

439 MANCA DELL'ARCA (1780), p. 56.

Francesco Gemelli est populationniste affirmant que la prospérité d'un État dépend de sa démographie et du bien-être de son peuple, bien-être assimilé à la possibilité de jouir des « *comodi della vita* »⁴⁴⁰. Or il remarque que les pays les plus productifs sont également les plus peuplés⁴⁴¹. Il admire l'Angleterre qu'il voit comme un modèle. Là-bas, la meilleure des voies aurait été prise : l'Angleterre aurait amélioré de l'élevage des moutons et la culture des terres avant de s'adonner à un plus grand commerce et aux arts, « *e al pari e piu dei Genovesi e Olandesi divenne ricca e potente* »⁴⁴². Selon lui, un État qui privilégie le commerce plutôt que la production (en premier lieu agricole) comme base de son opulence risque de voir celle-ci être bien précaire⁴⁴³. Influence physiocrate ? Sans aucun doute. Mais aussi, tout simplement, admiration sincère pour le modèle anglais qu'il voudrait voir appliquer, comme le ministre Bogino, sur l'île de Sardaigne, et conscience, comme d'autres économistes anciens, de « l'existence d'un ordre dans les besoins »⁴⁴⁴.

La Sardaigne importe plus qu'elle n'exporte. Les produits de luxe viennent tous de l'extérieur, les vêtements de Barcelone, or, comme l'écrit Genovesi, « *senza il lusso, una nazione è feroce, selvaggia, senza costume, e senza un principio motore delle arti primitive e di comodo* »⁴⁴⁵. Et comment avoir des rentrées d'argent dans une île qui exporte si peu, et où la majeure partie des habitants ne font guère même usage de monnaie ? Or l'argent est primordial, écrit Gemelli, tant qu'il continue « *a rappresentare il valore di tutte le cose, con essere merce universale* »⁴⁴⁶. Il y a bien des individus « *moderni* » en Sardaigne, dans les quelques villes, Gemelli lui-même déjà, mais l'île est sinon en défaut de tout : défaut de législation, de manufactures, de productions naturelles, défaut d'argent, défaut de population. Les deux principales causes ? La « *comunanza* » des terres, les communs, et le défaut d'enclosures et de « *società durevole* »⁴⁴⁷, c'est-à-dire de lien contractuel entre un propriétaire, patron, et un cultivateur, pris comme partenaires, *soci*, faisant affaire, unis par un même contrat : « *un contratto di società tra il proprietario del fondo ed il cultore abitante la casina, si nelle spese necessarie a farsi per la coltivazione, si nella percezione dei frutti ; perchè tali società, oltre all'essere apportatrici di grandi beni, e come tali messe in pratica da tutte le nazioni, sono oramai rese anche necessarie dalle condizioni dei tempi* »⁴⁴⁸. Ainsi, ces sociétés ne se forment pas seulement parce

440 GEMELLI (1780), p. 23.

441 *Id.*, p. 26.

442 *Id.*, p. 24-25

443 *Id.*, p. 25.

444 GRENIER (1996), p. 299.

445 Cité dans GEMELLI (1780), p. 33.

446 *Id.*, p. 29.

447 *Id.*, p. 48.

448 *Id.*, p. 86. Trad. : "un contrat de société entre le propriétaire foncier et le cultivateur habitant la résidence, à propos des dépenses nécessaires à faire pour l'exploitation et la perception des fruits ; parce que ces sociétés, en plus d'être porteuses de grands biens, comme celles qui sont mises en pratique dans toutes les nations, sont désormais rendues nécessaires par les conditions des temps."

qu'elles apportent « de grands biens », mais aussi parce qu'il en est ainsi « dans toutes les nations », qu'elles sont rendues nécessaires par « les conditions des temps ». Dit dans les mots de Braudel, le capitalisme « existe aux dimensions du monde, pour le moins il tend vers le monde entier »⁴⁴⁹. À quoi servent les *casine* ? Ce sont de petites maisons qui appartiennent au propriétaire patron et dans lesquelles les cultivateurs logent, ainsi au plus près de leur labeur de production. Difficile de ne pas penser en aval à l'usine française de Lafarge au Teil le siècle suivant, et au capitalisme soit-disant « paternaliste » - soit-disant car, comme l'a relevé Edward Palmer Thompson, l'utilisation en histoire d'un tel adjectif est souvent bien vaseuse⁴⁵⁰. En tout cas, voici l'annonce d'un « marché du travail proto-industriel », qui, avec sans doute un peu de retard par rapport à la France de la même époque, semble participer à la « dynamique de prolétarianisation lente des paysanneries »⁴⁵¹, ce qui révèle également le « lien étroit » existant « entre l'agriculture commerciale et la production industrielle »⁴⁵². Cela n'est pas sans rappeler ce qu'écrit Marx à propos du lien entre propriété foncière et salariat :

« Il ne fait aucun doute que c'est d'abord la propriété foncière moderne, c'est-à-dire la propriété foncière en tant que valeur créée par le capital lui-même, qui a créé le travail salarié dans sa forme classique, celle qui imprègne la société dans toute son étendue et devient à la place de la terre le sol sur lequel elle se tient. C'est pourquoi, donc, la propriété foncière ramène au travail salarié. D'un côté, elle n'est rien d'autre que la transposition du travail salarié des villes à la campagne, donc le travail salarié foncier étendu à toute la surface de la société. S'il est riche, l'ancien propriétaire foncier n'a pas besoin du capitaliste pour devenir un propriétaire foncier moderne. Il suffit qu'il transforme ses ouvriers en travailleurs salariés et produise pour le profit au lieu de produire pour le revenu. Dès lors, en sa personne même, sont présumés et le fermier et le propriétaire foncier moderne. Mais le fait que la forme dans laquelle il touche ses revenus, ou celle dans laquelle est payé l'ouvrier, se modifie n'est pas une différence formelle ; il implique au contraire, un total remodelage du mode de production lui-même (de l'agriculture) »⁴⁵³.

Un peu plus d'une décennie plus tôt, en 1844, toujours en rétroprojection mais de manière plus intuitive qu'analytique, Marx affirmait déjà qu'avec la transformation de l'esclave en ouvrier libre,

449 BRAUDEL (1985), p. 102.

450 THOMPSON (1991), p. 72.

451 DEWERPE (1989), p. 28.

452 *Id.*, p. 29.

453 MARX (1857-1858), p. 240-241.

c'est-à-dire en mercenaire, « le propriétaire foncier se métamorphose en maître d'industrie, métamorphose qui a lieu tout d'abord par la médiation du fermier »⁴⁵⁴.

Pour revenir à Gemelli, l'incitation au travail, l'imposition du travail, doit concerner tous les sujets, y compris les femmes :

*« Queste, per un abuso quasi universale nel regno, sdegnano onninamente l'agricoltura. Nè è a dire che se la debolezza del sesso le dispensa dall'aratro, possa anche dispensarle dal purgare il frumento dalle malnate erbe col sarchiello, dal vendemmiare, dal raccogliere le ulive, dall'aver cura delle api e dei bachi da seta. La suaccennata formazione di casine presso i fondi le condurrebbe facilmente ad occuparsi di consimili lavori, propri delle contadine »*⁴⁵⁵.

On se doute bien qu'avec de tels discours, si un phénomène peut aussi exaspérer le professeur Gemelli, c'est bien l'oisiveté. Mais quels sont les causes d'une telle infamie ? Montesquieu affirmait que c'était le climat, Machiavel la législation. Pour Gemelli, qui connaît ces deux auteurs, ni l'une, ni l'autre de ces raisons ne sont suffisantes⁴⁵⁶. Le climat inconstant de la Sardaigne aurait dû pousser le Sarde à travailler. Quant à la législation, elle n'est pas douce en ce qui concerne l'oisif, preuve en est l'article 34 des *reali Prammatiche*, qu'il rappelle, et qui ordonne que les délinquants et vagabonds qui n'ont pas de propriétaires pour qui travailler, ni ne pratiquent aucun vrai métier, doivent à la suite de la publication de l'acte trouver un propriétaire, travailler, ou quitter le royaume sous peine d'être condamnés à cent coups de fouet et dix ans de prison⁴⁵⁷.

Les Sardes sont résistants face aux conquêtes⁴⁵⁸, mais n'apprécient pas le labeur, explique aussi l'auteur⁴⁵⁹. Le Sarde est incapable de s'organiser, preuve en est ces communs qui donnent à Gemelli une telle impression de désordre⁴⁶⁰. Il ne comprend sans doute pas, a intérêt à masquer, ou bien feint de ne pas saisir, qu'il existe des formes d'organisation coutumières et orales auxquelles il est peut-être

454 MARX (1844), p. 129.

455 GEMELLI (1776), p. 39. Trad. : Celles-ci, de fait d'un abus presque universel dans le royaume, dédaignent unanimement l'agriculture. Voilà qui revient à dire que si la faiblesse du sexe les dispense de la charrue, elle peut aussi les dispenser de purger le froment des mauvaises herbes à la bine, de vendanger, de récolter les olives, de s'occuper des abeilles et des vers à soie. La susdite formation des maisonnées auprès des terres les conduirait facilement à s'occuper de travaux semblables, propres aux paysannes. »

456 *Id.*, p. 44.

457 Cité dans *Id.*, p. 46.

458 *Id.*, p. 18.

459 *Id.*, p. 37.

460 *Id.*, p. 51.

étranger⁴⁶¹. Pour Thompson, « cette distinction entre code légal et code populaire implicite est [même] une réalité universelle »⁴⁶². Mais ce n'est sans doute pas un hasard que Gemelli écrive cela alors même qu'en Angleterre, « les deux codes se distinguent rarement aussi nettement » que durant cette seconde moitié du XVIII^e siècle. Concernant les codes populaires des communs, et par prudence, on peut en revanche souligner à propos des Sardes ce que Thompson souligne à propos des « communiers » anglais⁴⁶³ : ils ne sont sans doute pas des « communistes primitifs », au vu notamment des nombreux conflits entre bergers et paysans, mais de leur point de vue, il s'agissait sans doute d'un droit collectif et local définissant des usages bien particuliers, comme l'illustrent les règles de rotation.

Le noble de Sassari Manca d'Arca répond, indirectement, à Gemelli quatre ans plus tard en publiant un manuel d'agriculture sarde. Manca d'Arca appartient à la petite noblesse de Sassari. Il est avocat, usurier et a également du bétail⁴⁶⁴. On peut percevoir dans l'ouvrage *Agricoltura di Sardegna* une certaine forme d'imaginaire exalté de l'art agricole et des coutumes locales. Mais, étant donné qu'il n'est pas non plus contre toute enclosure, il est raisonnable de se demander à quel point sa réponse n'est pas surtout motivée par la peur d'un certain déclassé social. Mentionnons que le « féodalisme » tel qu'il se pratique alors a été essentiellement imposé des siècles auparavant par la couronne d'Aragon⁴⁶⁵. Notons aussi qu'il y avait également des prétentions seigneuriales pour l'appropriation des communs⁴⁶⁶, ce qui n'est pas sans faire penser au droit de triage en vigueur en France (possibilité pour un seigneur de reprendre en propriété un tiers des biens communaux). Comme en ce qui concerne le terme « pauvres » utilisé par les « gentilshommes » anglais, impliquant la condescendance nobiliaire, voire la charité, ce qui donne l'impression que c'est la population laborieuse « qui, en un certain sens, était soutenue *par* la noblesse et non le contraire »⁴⁶⁷, le manuel d'agriculture de Manca d'Arca donne également l'image d'une paysannerie qui serait soutenue par la noblesse, et non le contraire.

D'ailleurs, dans son ouvrage ce n'est pas de « pauvre Martin, pauvre misère » dont parle Manca d'Arca lorsqu'il défend l'art de l'agriculture, mais du caractère extraordinairement noble d'un tel art :

461 Et l'on ne parle seulement du fameux *Codice Barbaricino* qui existerait selon le philosophe et juriste Francesco Pigliaru et viendrait du monde pastoral : PIGLIARU Francesco, *Il banditismo in Sardegna. Il codice della vendetta barbaricina*, Milano : Giuffrè, 1970.

462 THOMPSON Edward Palmer, *La formation de la classe ouvrière*, 1963, Paris : Le Seuil, 2012, p. 77.

463 THOMPSON (1991), p. 249.

464 ORTU Gian Giacomo, « Prefazione », in MANCA D'ARCA (1780), p. 9-30.

465 TANGHERONI Marco, « La Sardegna prearagonese : una società senza feudalesimo ? », *Publications de l'École française de Rome*, 44, 1980, p. 523-550.

466 TORE (2006).

467 THOMPSON (1991), p. 70.

« L'imperator Diocleziano e il gran Scipione Africano lasciarono, uno l'Impero, e l'altro il Senato Romano, governo e comando degli esercizi, per godere dell'agricoltura : Giorgio aratore e agricoltore, fu eletto Re da i popoli della Frigia. Primislao primo professore d'agricolture fu eletto dal popolo Duca di Boemi ; e il gran Luigi XIV di Francia non si sdegnava di coltivare i suoi giardini, usando colle sue mani il falcello per potare e tagliare arbusti : come anche i primi Monarchi cinesi esercitavano l'agricoltura, e seguitando l'antico costume gli Imperatori regnanti, ogn'anno nel principio di primavera arano qualche solco di terra in presenza del popolo con molta solennità, per servir d'esempio a'suoi vassalli, innalzandoli a riguardevoli onori ed impieghi, sempre che si distinguono nelle operazioni d'agricoltura »⁴⁶⁸.

Une fois la précaution prise de relativiser ce qu'on pourrait percevoir comme une défense de la paysannerie, mais qui pourrait bien s'avérer être une défense de l'ancienne noblesse, il est intéressant de se pencher sur les arguments généraux de Manca d'Arca. L'Angleterre n'est pas un modèle et un professeur piémontais n'a pas à venir donner des leçons d'agriculture sur une terre qui n'est pas la sienne. Les climats, les terrains, sont différents, les coutumes paysannes aussi, ainsi que les outils utilisés et les lois de division des terres. Transposer un modèle dans une autre réalité que celui d'origine est considéré comme une violence. Lui, au contraire, dit vouloir écrire un manuel de ce qui se fait déjà en Sardaigne afin de conserver cette manière de faire⁴⁶⁹, alors que Gemelli s'emploie à la « riforma ed abolizione di molti costumi confermati dalle leggi e statuti antichi del Regno »⁴⁷⁰. On ne peut s'empêcher de penser encore à Edward Palmer Thompson lorsqu'il écrit :

« Une histoire écologique globale pourrait être écrite, dont un épisode central concernerait l'incompatibilité entre les notions anglaises et étrangères de propriété de la terre et les tentatives impérialistes de leur transposition. Même à l'intérieur de l'île principale de la Grande-Bretagne, les émigrations successives et les évacuations des Highlands écossais illustrèrent les applications d'un

468 MANCA D'ARCA (1780), p. 47-48. Trad. : « L'empereur Dioclétien et le grand Scipion l'Africain lâchèrent, un l'Empire, et l'autre le Sénat Romain, gouvernement et commandement des armées, pour s'adonner à l'agriculture : Georges, laboureur et agriculteur, fut élu Roi par les peuples de la Phrygie. Premysl premier, professeur d'agriculture, fut élu par le peuple Duc de Bohème ; et le grand Louis XIV de France ne dédaignait pas cultiver ses jardins, maniant de ses propres mains la faucille pour tailler les arbustes : tout comme les premiers Monarques chinois pratiquaient l'agriculture et, suivant l'antique coutume, les Empereurs régnants, chaque année au début du printemps, labourait quelques sillons de terre en présence du peuple et avec beaucoup de solennité, afin de servir d'exemple à leurs vassaux, les élevant aux grands honneurs et emploi qui toujours se distinguent dans les opérations d'agriculture. »

469 *Id.*, p. 36.

470 *Id.*, p. 45.

droit qui n'accordait aucun abri à une population expulsée des terres qu'elle avait supposé être une propriété commune de ses clans depuis des temps immémoriaux »⁴⁷¹.

Le programme de Gemelli, prenant exemple sur le royaume d'Angleterre est celui d'une usurpation des terres communales, pour reprendre les termes de Marx⁴⁷², dans l'objectif de développer la concentration des travailleurs dans des propriétés agricoles afin d'obtenir des gains de production, et monétariser les rapports, voire à la longue de créer de nouveaux consommateurs, ces individus que le « capitalisme » doit « fabriquer »⁴⁷³. L'expropriation d'une partie de la population rurale libère aussi des ouvriers pour le capitalisme industriel qui peuvent aussi créer le marché intérieur⁴⁷⁴. Ne caricaturons pas les intentions physiocrates, ne les opposons pas frontalement à la pensée de Smith, ce « Luther de l'économie politique » pour reprendre l'expression d'Engels citée par Marx dans son troisième manuscrit de 1844⁴⁷⁵. Gemelli ne privilégie pas l'agriculture parce qu'il trouverait véritablement moins nobles les autres secteurs, mais il prend en compte un ordre des besoins. Il déclare qu'en Sardaigne, il faut d'abord augmenter la production agricole, et qu'ensuite, « *le arti e le manifatture si possono introdurre passo a passo, anzia quasi esse si introdurrano spontanee* »⁴⁷⁶. D'abord le rendement agricole, ensuite les arts et les manufactures : en somme, on est tenté de dire, qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs.

Comme Gemelli, mais quelques années plus tôt, Domenico Grimaldi s'inspire lui aussi, pour la Calabre, de l'Angleterre, et propose la même solution des enclosures pour impulser la production agricole. Il écrit :

« Una grandissima parte delle terre da seminare della provincia è tutta aperta e senza riparo né di siepi, né di mura, né di steconati, né di fossi, né d'alberi : questa negligenza è così universale, che dovrebbe esser un oggetto principalissimo per l'agricoltura della Calabria. Nell'Inghilterra la pratica di chiudere i campi da seminare e le prateria è antichissima, e si può dire la primiera cagione della floridissima coltivazione di quel Regno. Si è già sperimentato, che questo solo vantaggio duplica il

471 THOMPSON (1991), p. 228.

472 MARX (1867), Chap. XXIV.

473 GRENIER Jean-Yves, « Travailler plus pour consommer plus. Désir de consommer et essor du capitalisme, du XVII^e siècle à nos jours », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 3, 2010, p. 787-798.

474 MARX (1867), p. 839.

475 MARX (1844), p. 136.

476 GEMELLI (1776), p. 23.

valore del fondo : e se nella Calabria si facesse osservazione tra la differenza di un campo chiuso ed aperto, se ne conoscerebbe subito la verità di questa proposizione »⁴⁷⁷.

Au XVI^e siècle, Thomas More dans son ouvrage célèbre, *Utopia*, dénonçait déjà les effets de cette transformation impulsée par une certaine élite en Angleterre⁴⁷⁸. Attaquer les communs n'a pas été sans provoquer de résistances, comme la rébellion des *blacks* dans les forêts anglaises de Windsor⁴⁷⁹, celle des paysans français matés par les milices bourgeoises de la révolution⁴⁸⁰, celle des bandits sociaux dont parle Eric Hobsbawm⁴⁸¹, ou les formes de guérillas menés par les brigands calabrais massacrés sous Napoléon comme, des décennies plus tard, sous le nouveau régime « libéral » de l'Italie unifiée⁴⁸². La Sardaigne n'est pas épargnée par de tels conflits. Elle a ses brigands, et la résistance du Sarde lui vaut, au-delà d'un mépris de « race », une certaine « haine de classe », tout comme celle pratiquée par les généraux napoléoniens envers les Calabrais qui résistent face à l'usurpation de leur terres⁴⁸³. La « haine de classe » semble donc s'exprimer à la fois chez des « réformistes » et chez des « contre-révolutionnaires ». Ainsi, Joseph de Maistre, qui a collaboré en Sardaigne avec le vice-roi Charles-Félix de Savoie, « *convinto interprete dell'assolutismo regio* »⁴⁸⁴, en tant que régent de la *Real Cancelleria*, prouve qu'on peut être à la fois « conservateur » et « progressiste », lorsqu'il écrit plus tard à propos du Sarde :

« Je ne connais rien dans l'univers au-dessous des *molentes*⁴⁸⁵. Aucune race humaine n'est plus étrangère à tous les sentiments, à tous les goûts, à tous les talents qui honorent l'humanité. Ils sont vils sans obéissance et rebelles sans courage. Ils ont des connaissances sans science, une jurisprudence

477 GRIMALDI (1770). Trad. : « Une très grande partie des terres à cultiver dans la province est entièrement ouverte, sans abri, ni haies, ni de murs, ni clôtures, ni fossés, ni arbres : cette négligence est si universelle qu'elle devrait être un très important objet pour l'agriculture de la Calabre. En Angleterre, la pratique visant à fermer les champs à cultiver et prairie est très ancienne, et on peut la considérer comme principale raison de la si fleurissante exploitation agricole en ce royaume. Il a été expérimenté que ce seul avantage duplique la valeur du foncier : et si en Calabre, on observait la différence entre un champ fermé et un ouvert, on connaîtrait immédiatement la vérité de cette proposition. »

478 MORE Thomas, *L'utopie ou le Traité de la meilleure forme de gouvernement*, 1516, Paris : Flammarion, 2017.

479 THOMPSON Edward P., *La guerre des forêts. Lutttes sociales dans l'Angleterre du XVIII^e siècle*, 1975, Paris, La Découverte, 2014.

480 Des scènes qui se sont passées dans des petits villages du Gard sont particulièrement significatives de cela . Voir par exemple l'ouvrage d'un admirateur d'Adolphe Thiers, qui n'est guère du côté des paysans révoltés : ROUVIERE François, *Histoire de la Révolution française dans le département du Gard*, 2 tomes, Nîmes : Librairie ancienne A. Catélan, 1887-1888.

481 HOBSBAWM Eric, *Les bandits*, 1969, Paris : Zone, 2008.

482 CICONTE Enzo, *La grande mattanza. Storia della guerra al brigantaggio*, Roma-Bari : Laterza, 2018.

483 *Id.*, II.

484 ORTU Gian Giacomo, « L'Ottocento : la « grande trasformazione » », in BRIGAGLIA, MASTINO, ORTU (2006), p. 47-59.

485 Les *molentes* : De Maistre assimile ici les sardes à une espèce d'ânes qu'on trouve sur l'île.

sans justice et un culte sans religion. *De nos arts, de nos lois, la beauté les offense*. Le Sarde est plus sauvage que le sauvage, car le sauvage ne connaît pas la lumière et le Sarde la hait. Il est dépourvu du plus bel attribut de l'homme, la perfectibilité. Chez lui, chaque profession fait aujourd'hui ce qu'elle a fait hier, comme l'hirondelle bâtit son nid et le castor sa maison. Le Sarde regarde stupidement une pompe aspirante (je l'ai vu) et va puiser un bassin à force de bras et de seaux emmanchés. On lui a fait voir l'agriculture du Piémont, de la Savoie, de la Suisse, de Genève ; Il est retourné chez lui sans savoir greffer un arbre. La faux, la herse, le râteau lui sont inconnus comme le télescope d'Herschell. Il ignore le foin (qu'il devrait cependant manger) comme les découvertes de Newton. Enfin ... je doute beaucoup qu'il soit possible d'en rien faire, du moins on ne peut le traiter qu'à la manière des Romains. Il faut y envoyer un préteur et deux légions, construire des chemins, établir des voitures et la poste, planter [des] potences, faire le bien sans eux et malgré eux, et les laisser parler sans jamais prêter l'oreille puisqu'on est sûr de n'entendre qu'une bêtise un calomnie ou un mensonge. Vous trouverez le portrait flatté, mais songez donc qu'un portrait l'est toujours. »⁴⁸⁶

Au XIX^e siècle, Gemelli peut dormir sur ses deux oreilles, ce qu'il fait d'ailleurs à partir de 1808 dans un cimetière du Piémont (sans doute à Novare). S'enchaînent des réformes dans l'esprit de son programme. En 1804, une société royale agraire et économique est créée et met en débat la relation complémentaire pâturage / agriculture. Cela porte à la promulgation, en 1806, d'un édit pour la culture de l'olive autorisant l'enclosure des terres concernées⁴⁸⁷. L'édit dit *delle Chiudende* du 6 octobre 1820 formalise la création d'une bourgeoisie basée sur la propriété privée, mais le féodalisme subsiste, le coût de l'indemnisation des barons retombe sur les paysans, les bergers, et pèse plus encore que les anciennes corvées. Les ex-seigneurs touchent de l'argent qu'ils peuvent réinvestir dans les banques européennes et dans le territoire même de l'île afin de récolter les fruits de la rente foncière. Cet édit donne la possibilité à quiconque de fermer les terrains de sa propriété sans aucunes formalités, à moins qu'ils ne soient soumis à quelques servitudes de pâturage, de passage, d'abreuvoir : il faut en ce cas l'autorisation de l'intendant provincial. En 1831, la superficie clôturée dans 42 villages du Nuorese est de plus de 10 000 hectares. Aux destructions de clôtures et aux désordres divers dans cette région, l'État répond par la répression. Près de 80 personnes sont condamnées entre 1832 et 1833, dont deux à mort⁴⁸⁸. La même année, dans un village comme celui de Ghilarza, il est estimé qu'un petit groupe de grands propriétaires détient à peu près 40 % du territoire entier de la communauté. Il est composé de 34 *prinzipales*, notaires,

486 Cité dans TRIOMPHE Robert, *Joseph de Maistre : étude sur la vie et sur la doctrine d'un matérialiste mystique*, Genève, Droz, 1968, p. 189.

487 ORTU Gian Giacomo, « L'Ottocento : la grande trasformazione », in BRIGAGLIA, MASTINO, ORTU (dir.), *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2006, p. 47-59.

488 *Id.*

avocats, sacerdots, grands exploitants, sur un total de 641 habitants⁴⁸⁹. Entre 1832 et 1835, plusieurs projets ont été envisagés pour l'abolition des fiefs. Les barons s'y opposent. Le 21 mai 1836, la juridiction baronale est abolie. Le pouvoir sur les territoires et les sujets est remis à la monarchie et réglementé par le Statut. Mais en 1838-1840, les barons ont obtenu plus que ce qu'ils demandaient au cours des négociations. Les compensations contre les fiefs sont particulièrement hautes et de nombreux bons du trésor sont émis⁴⁹⁰. À leur abolition, en 1839, 188 fiefs appartiennent à six seigneurs espagnols, 186 à 36 seigneurs sardo-piémontais et 32 à la maison de Savoie⁴⁹¹. Les familles nobles ou bourgeoises qui ont des fermes détiennent également le pouvoir local : administration, concessions. Ce sont elles qui sont en rapport avec le gouvernement central. Pour cette raison, on ne peut confondre le conseil communal, remplis de propriétaires, et l'ensemble du peuple. D'une manière générale, les différences entre riches et pauvres se sont accentuées, et la Sardaigne présente à la veille de l'Unité, selon Italo Insolera, la structure sociale peut-être la plus classiste d'Italie⁴⁹². Durant la seconde partie du XIX^e siècle, le pouvoir piémontais, puis unitaire, cherche à développer les infrastructures portuaires comme nous le verrons dans la deuxième partie.

5. Malgré les disparités sociales saisissantes, l'heure est encore à l'exaltation du développement commercial censé apporter et répandre sur l'île le bien-être, comme Gemelli le voulait grâce à l'instauration de la « *società* » comme rapport social de production basé sur la propriété privée. Cette politique d'enclosures a beau avoir été présentée comme la voie de l'enrichissement, n'a-t-elle pas pour autant laissé un goût amer, comme le laisse entendre le poème attribué au Sarde aveugle Melchiorre Murenu⁴⁹³ :

« *Tancas serradas a muru
fattas a s'afferra afferra
si su chelu fit in terra
l'haian senadu puru* »⁴⁹⁴

489 MISCALI Monica, « I servi e la terra. Il lavoro servile della Sardegna dell'Ottocento », *SIDeS, Popolazione e Storia*, 2/2006, p. 127-144.

490 ORTU, « L'Ottocento » (2006).

491 INSOLERA (1973).

492 *Id.*

493 Mais qui est en fait de Gavino Achena.

494 ORTU, « L'Ottocento » (2006). Trad. : « Terres fermées avec des murs / Prises de force / Le ciel eut été sur terre / Qu'ils l'auraient lui aussi clôturé ».

5.5. Le travail abstrait

La dernière propriété des forçats de Livourne

Livourne, sous domination napoléonienne : à partir de 1808 s'effectuent des travaux portuaires, la construction de radoub pour divers pontons. L'ouvrage est d'une assez grande ampleur, dans le sens où il requiert de nombreux travailleurs. Se pose une distinction entre travailleurs qualifiés, employables pour des tâches qui demandent une certaine compétence, et travailleurs bon marché, interchangeables, nombreux⁴⁹⁵. Ces derniers, faisant partie de la « classe manœuvrière », impropre à être employée à des « ouvrages d'art en maçonnerie exigeant beaucoup d'intelligence et de pratique »⁴⁹⁶, sont les moins chers à l'embauche. De plus, les mettre au travail est aussi une manière de préserver l'ordre public de cette classe vagabonde, expropriée des moyens d'autosubsistance, qui n'a d'autres moyens pour vivre que d'être employée, comme le fait remarquer l'ingénieur ordinaire Neri Zocchi au préfet du département de la Méditerranée en 1809⁴⁹⁷. L'ingénieur en chef Goury fait quant à lui mention d'une « considération puissante emise par Mr le Préfet, celle d'utiliser, dans la mauvaise saison, des bras nombreux dans une classe d'homme où le malheur et l'oisiveté deviennent funestes », ce qui représente en plus la meilleure solution au vu de « la modique somme disponible » pour les travaux⁴⁹⁸. Comme dans l'étude de l'historien Louis Chevalier, classes dangereuses et classes laborieuses sont confondues dans leur recrutement⁴⁹⁹.

Les rémunérations sont calculées à partir du nombre de jours travaillés, avec des périodes de chômage technique probablement liées aux conditions météorologiques : la préfecture de la Méditerranée qui établit les mandats au capitaine du port à qui il revient de payer le salaire des employés n'en émet par exemple aucun pour la période comprise entre le 10 décembre 1808 et le 1^{er} janvier 1809. Il y a une forte hiérarchie des salaires. Des listes d'ouvriers sont dressées avec le nombre de journées effectuées par fonctions et compétences, le manœuvre forçat étant au plus bas de l'échelle. Par journée, est détaillé le nombre d'employés. Le tout est ensuite calculé en nombre de journées. Ainsi sur 15 jours de mars 1809, 152 journées sont à payées, pour un total de 36,48 francs⁵⁰⁰, soit 0,24 francs / jour / forçat. Le chef des forçats est un peu mieux loti avec ses 0,56

495 De telles distinctions entre travailleurs sont souvent faite sur les chantiers navals : voir Acerra (1993).

496 Archivio di Stato di Livorno Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno, L'ingénieur en chef Goury au préfet du département, avec copie du rapport fait par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Florence, 27 septembre 1808.

497 *Id.*, L'ingénieur ordinaire Zocchi au préfet du département, Livourne, 20 mars 1809.

498 *Id.*, L'ingénieur en chef Goury au préfet du département, avec copie du rapport fait par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Florence, 27 septembre 1808.

499 CHEVALIER Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses*, 1958, Paris : Perrin, 2002, p. 454.

500 Archivio di Stato di Livorno Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno, Etat d'attachement des ouvrages exécutés depuis le 3 Mars jusqu'au 17

francs / jour, rémunération qui reste tout de même particulièrement basse. Le chef de chantier est à 1,75 francs / jour⁵⁰¹. À titre de comparaison, un administrateur, Basile Lombardy (sans doute comme régisseur, ce qu'il fait sur de nombreux chantiers⁵⁰²), touche 100,80 francs. Les travaux sont mis en régie, pour un coût estimé à 17702,83 francs⁵⁰³.

« Le temps nécessaire à l'exécution des ouvrages proposés est, je crois, la principale chose à considérer », écrit l'ingénieur en chef Goury au préfet en octobre 1808⁵⁰⁴. C'est une donnée déterminante de l'évaluation de la valeur de l'ouvrage portuaire. Le travail est envisagé par son côté abstrait, c'est-à-dire réduit à une quantité de temps qui permet d'envisager la dépense. Le devis initial envisage le nombre de journées nécessaires, le coût de la main d'œuvre, ce qui participe avec les diverses autres rémunérations et le coût des matériaux à l'évaluation de la valeur d'échange de l'ouvrage. Les salaires sont évalués « aux prix courts », c'est-à-dire semble-t-il au meilleur marché possible, tout comme les dépenses pour les matériaux, mais ces derniers « sont toujours variables suivant le cours de la place »⁵⁰⁵. La variation du coût du travail mort, dépendant des spéculations, du « cours de la place », peut avoir ses conséquences sur la rémunération du travail vivant. Pour le dire dans un langage moins théorique, l'instabilité des prix des matériaux sur le marché, matières premières extraites, transformées, transportées, peut entraîner des risques de compression salariale, voire des défauts de paiements qui touchent particulièrement les travailleurs qui sont déjà les plus fragiles, dans ce cas les forçats – les contrôleurs, les ingénieurs, les matériaux, eux sont payés. Cela peut retarder le travail. C'est ce qui advient rapidement comme le confirme l'ingénieur ordinaire Zocchi au préfet en mars 1809 :

« D'après les Notes des frais que je eu l'honneur de vous adresser pour le curage du Port vous aurez vu Monsieur que les Ouvriers de ce travail font créanciers de 5688 f 49 c y compris l'arriéré des travaux faits dans le 1808.

Ces gens misérables qui n'ont d'autres moyens pour vivre que la revenue journalière de leurs ouvrages se trouvent depuis si longtems sans le recevoir, et par consequent dans un état de desespoir. Cette circonstance qui rend malheureux ces individus retarde aussi le travail, et l'Interet de l'état en souffre beaucoup. Si le travail dont il s'agit était d'un genre different, et qu'on pouvait le suspendre, les dettes

du dit mois an 1809 pour le radoub du 3ème Ponton du Port en vertu de l'arrêté de la Junte extraordinaire du 24 Octobre 1808.

501 *Id.*

502 *Id.*, Situation détaillée des ouvrages exécutés & autres dépenses faites pour chaque port, imputables sur les fonds du Trésor Public dont 60 000 fr sont réservés pour le port en 1809.

503 *Id.*, L'ingénieur en chef Goury au préfet, Florence, 1^{er} octobre 1808.

504 *Id.*

505 *Id.*, L'ingénieur ordinaire Zocchi au préfet, Livourne, 30 septembre 1808.

indiqués n'auraient point eu lieu ; mais comme vous savez bien le mauvais état du Port, et des Bassins des Darses, ne permet pas cette suspension. »⁵⁰⁶

C'est alors qu'intervient la proposition de trouver un adjudicataire, soit un entrepreneur qui aurait les moyens de fournir les avances monétaires nécessaires pour combler les lacunes de l'État, « pour sortir le mieux de cet embarras »⁵⁰⁷, en échange d'un bénéfice évalué au dixième du prix total de l'ouvrage⁵⁰⁸. C'est alors cet entrepreneur qui s'occuperait de payer les ouvriers : un entrepreneur qui se verrait donc donner le moyen d'investir un capital marchand initial pour le transformer en capital industriel, rapport social de production. Cet entrepreneur pourrait utiliser les forçats, main d'œuvre à moindre prix concédée par l'administration le temps du chantier⁵⁰⁹.

Il faut bien dire que rien ne va plus pour l'appareil étatique. La rébellion s'organise. Le maire de Livourne, craignant de voir les travaux bloqués, écrit une lettre au préfet, après avoir reçu un rapport du garde des bagnes : les forçats refusent d'aller curer le port, « alléguant pour raison que depuis le mois de décembre dernier ils n'ont rien retiré pour prix de leur travail ». Les plus actifs dans la mutinerie ont été incarcérés, mais maintenant les autres « menacent de se mettre tous d'accord à ne vouloir se rendre aux ordres [...] s'ils ne sont payés de ce qui leur est dû : ce qui produirait le plus grand désordre dans le bagne »⁵¹⁰. Les bagnards Raffaello Garofalo, Francesco Volponi et Antoni Franchini ont été placés au mitard, pour donner l'exemple aux autres, mais rien n'y fait⁵¹¹. Comme le rappelle le commissaire en chef maritime, les conditions de vie au bagne dépendent en grande partie de la faible rémunération gagnée par les forçats sur laquelle est prélevée le coût de leur entretien⁵¹².

La situation inquiète en haut lieu : sans le curage, l'accostage n'est pas aisé et la construction d'une frégate pourrait être retardée. L'entrepreneur se voit confier les travaux. Le 17 juillet 1809, le commissaire en chef maritime de Livourne fait savoir au préfet qu'il a reçu du gouvernement « l'autorisation de composer un Tribunal maritime spécial pour juger tous les forçats délinquans ». Ainsi, dit-il, « les prévenus seront bientôt traduits par devant celui que je vais former & que je dois

506 *Id.*, L'ingénieur ordinaire Zocchi au préfet, Livourne, 20 mars 1809.

507 *Id.*

508 *Id.*

509 Si l'on se permet cette traduction « théorique », c'est que, comme on le verra dans la seconde partie, cette question de la concession temporaire de forçats par l'administration étatique à un entrepreneur n'est de moindre importance, ni de moindre fréquence.

510 Archivio di Stato di Livorno Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno, Le maire de la ville de Livourne, Bailli de l'ordre Militaire de St Étienne, au préfet de la méditerranée, Livourne, 15 mars 1809.

511 *Id.*, Rapport del Custode Giovanni Chefizo, Livorno, 15 maggio 1809.

512 *Id.*, Le commissaire en chef maritime au préfet, Livourne, 17 juillet 1809.

présider »⁵¹³. Cela s'est donc réglé par la répression, et voilà qui a sans doute calmé les ardeurs des forçats les moins revendicatifs. Lorsque les forçats réclament à l'entrepreneur le paiement d'une journée et que ce dernier demande combien ils sont payés ordinairement, il s'étonne d'une somme qu'il juge trop haute : on comprend alors bien qu'à l'inverse des précédents déboires étatiques, il envisage de pouvoir les payer mais en baissant leur salaires déjà maigres, ou en n'en assurant point la totalité⁵¹⁴. Le repos face aux tumultes sociaux est de courte durée. Avant l'automne, le conflit prend une autre tournure. Ce sont les gardiens des forçats qui sont maintenant accusés d'empêcher ces derniers, apparemment contre leur volonté, de finir leur journées. C'est du moins la version de l'entrepreneur, relayée par le nouvel ingénieur en chef du département de la Méditerranée, Hyacinthe Garella⁵¹⁵. Que faut-il en déduire ? Est-ce une forme vicieuse de mise au pas, les forçats ayant besoin de revenus minimums pour survivre, se voyant privés de la possibilité de les gagner dans leur totalité, et mis à la merci du bon-vouloir de leurs gardiens pour améliorer ne serait-ce qu'un peu leur moyens de subsistance ? C'est une hypothèse tentante. Cependant, les preuves manquent pour la corroborer. Garella, quant à lui, écrit : « Le motif que ces conducteurs de forçats donnent pour justifier leur conduite, c'est qu'il leur est du leur paye depuis long tem, et qu'ils voudraient forcer l'entrepreneur de leur payer cet arriéré et de leur donner un salaire journalier, ce à quoi il n'est point obligé »⁵¹⁶. On voit là encore la complexité du problème de la rémunération des bagnards tout autant que des gardiens de bagne : ils sont à la charge de l'État, qui n'a pas payé leurs arriérés, et mis à disposition de l'entrepreneur qui n'a pas l'intention de régler ce problème. Il semble donc que ce soit la répression qui a permis la remise au pas des prisonniers, et que les gardiens demandent à leur tour leur dû pour avoir rempli ce rôle. Pour l'ingénieur en chef Garella, il est grand temps pour le préfet de « donner un ordre précis pour faire cesser un pareil désordre » ou de l'autoriser « à ne faire employer au curage que des hommes libres »⁵¹⁷ dont la rémunération serait indépendante de toute responsabilité étatique : situation qui serait donc moins ambiguë que celle des forçats.

Les semaines suivantes, un nouveau devis est effectué pour compléter un autre ouvrage livournais, la réparation des murs et des quais du port et des darses. Le prix effectif des travaux est estimé à 13371,44 francs. Il faut rajouter à celui-ci le dixième accordé comme bénéfice à l'entrepreneur, soit

513 *Id.*, Le commissaire en chef maritime au préfet, Livourne, 17 juillet 1809.

514 *Id.*, Lettre au préfet de la méditerranée, Livourne, 23 juillet 1809.

515 Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur l'ingénieur Garella, muté ensuite à Marseille, dans le chapitre 8.

516 Archivio di Stato di Livorno Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno, L'ingénieur Garella au préfet de la méditerranée, Livourne, 4 octobre 1809.

517 *Id.*

1337,14 francs, ce qui fait un total de 14708,58 francs⁵¹⁸. Un point du détail estimatif, comprenant les conditions d'adjudication, est plus précis que les conditions précédemment admises : l'entrepreneur fournira tout ce qui sera nécessaire pour faire les travaux qu'il entreprendra, matériaux, mais aussi ouvriers et manœuvres⁵¹⁹. On retrouve une telle condition dans tous les travaux du port de Livourne, soumis à l'adjudication, comme quelques mois plus tôt pour la réparation d'un pavillon et la reconstruction des magasins⁵²⁰. Voilà qui n'est pas sans donner l'impression que l'État, à condition de ne plus avoir à s'occuper lui-même de la basse main d'œuvre, est prêt à payer un dixième de bénéfice pour l'entrepreneur. Mais encore faut-il qu'il trouve adjudicataire, ce qui n'est pas toujours le cas, comme pour les travaux portuaires sur l'île d'Elbe, par exemple, qui ont dû être mis en régie, exécutés directement par l'État⁵²¹.

À l'adjudication ont finalement été soumis durant 1809 le curage du port, la construction d'un grand ponton « sur le modèle de ceux de Marseille », la réparation des murs du port, le rechargement des jetées en pierres⁵²², pour un total de 60 000 francs pris sur les fonds du trésor public de l'année 1809⁵²³ - en sachant que 40 000 avait déjà été pris sur l'exercice 1808⁵²⁴. Un point est fait sur ce que différents acteurs ont touché pour tous ces travaux. Basile Lombardy prend 1200 en tant que commis au chargement, et 7217,47 francs en tant que régisseur. Il y a aussi Ray Dieudonné qui prend 1500 francs par an comme contrôleur du curage du port. Un entrepreneur, Gaspard Frediani, a reçu 3730,72 francs, un autre 2920,26, et un autre encore, le plus important, Jean Carlesi, récupère la somme de 19120,33 francs⁵²⁵, soit plus de 218 années de travail quotidien d'un forçat.

Acteurs engagés dans	Fonction	Rémunération	Équivalent en année de
----------------------	----------	--------------	------------------------

518 *Id.*, Devis des travaux à faire pour la réparation des murs de quais du port et des darces de Livourne, estim. octobre-novembre 1809.

519 *Id.*, Détail estimatif des travaux, estim. octobre-novembre 1809.

520 *Id.*, Devis des Ouvrages à exécuter au Chantier de construction du Port de Livourne mis à la disposition des Ponts et Chaussées pour y déposer les objets nécessaires pour l'armement des Pontons et Chiattes du curage et les outils, machines et matériaux à employer pour les travaux des môles des quais, mai 1809.

521 *Id.*, L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au préfet, Livourne 13 octobre 1809.

522 *Id.* Observations sommaires sur la situation du port de Livourne en 1809.

523 *Id.*, Situation détaillée des ouvrages exécutés & autres dépenses faites pour chaque port, imputables sur les fonds du Trésor Public dont 60 000 fr sont réservés pour le port en 1809.

524 *Id.*, Extrait des Registres des Délibérations de la Junte extraordinaire de Toscane. Séance du 24 octobre 1808.

525 *Id.*, Situation détaillée des ouvrages exécutés & autres dépenses faites pour chaque port, imputables sur les fonds du Trésor Public dont 60 000 fr sont réservés pour le port en 1809.

les travaux 1808-1809			travail journalier d'un forçat
Basile Lombardy	Commis au chargement	1200 francs	13,7
	Régisseur	7217,47 francs	8,4
Ray Dieudonné	Contrôleur du curage	1500 francs	17,1
Gaspard Frediani	Entrepreneur	3730,72 francs	42,6
Jean Carlesi	Entrepreneur	19120,33 francs	218,3

Source : *Archivio di Stato di Livorno Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno, Situation détaillée des ouvrages exécutés & autres dépenses faites pour chaque port, imputables sur les fonds du Trésor Public dont 60 000 fr sont réservés pour le port en 1809.*

L'emploi des bagnards sur les chantiers portuaires est un phénomène qui se situe dans la lignée de ce qui se faisait déjà au long du XVIII^e siècle : de nombreuses villes portuaires réclamaient des forçats pour effectuer les travaux. Cela s'inscrit dans une logique déjà amorcée à la fin du XVII^e. Il faut une peine pour les condamnés et on en fait des galériens. Cela n'est pas sans effet : par la suite, on condamne aux galères justement pour continuer à peupler les bancs de ces navires⁵²⁶. Sous le Premier Empire, cela peut aussi nous faire penser aux maisons centrales instaurées sous Napoléon et qui se situent dans la lignée des « institutions de l'Ancien Régime qui astreignent les pauvres à un travail quasi-forcé »⁵²⁷. L'institution des maisons centrales, dont l'histoire, indissociable de celle des préfets⁵²⁸, a notamment été inspirée par la maison de force de Gand créée en 1775 par le vicomte Vilain dans une optique industrielle, sur le modèle de la manufacture, avec la mise au travail des condamnés. Le modèle paraît efficace et peu coûteux pour l'État. L'Empire cherche à l'étendre, afin de rendre effective la réforme pénitentiaire de 1791, pour qu'existe dans chaque département une prison fixée sur un tel modèle. Enfermer « le surplus de prisonniers provoqué par une accentuation de la répression » et « développer la production intérieure, car les guerres, puis le blocus, perturbent le commerce maritime »⁵²⁹. Pour profiter de la main d'œuvre bon-marché offerte par les maisons centrales, se forment « des dynasties d'entrepreneurs, les Bauwens, les Dollfuss, les Guyot, etc. Grands industriels qui réalisèrent la première révolution industrielle autour du coton et du machinisme (et de la main d'œuvre concentrée), d'où leur intérêt pour les prisons »⁵³⁰. L'historien Christian Carlier rajoute :

526 ZYSBERG André, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France (1680-1748)*, Paris : Seuil, 1987.

527 PETIT Jacques-Guy, « Les début des la manufacture carcérale de Fontevraud (1753-1845) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 97-3, 1990, p. 329-342.

528 CARLIER Christian, « Histoire des prisons et de l'administration pénitentiaire française de l'Ancien Régime à nos jours », *Criminocorpus* [En ligne], 2009.

529 PETIT (1990).

530 CARLIER (2009).

« Le système qui y régna presque exclusivement jusqu'en 1898 fut celui de l'entreprise générale. Emportait le marché public l'entrepreneur qui avait soumissionné le prix de journée le moins élevé. Lequel prix de journée consistait à assurer l'entretien complet des détenus (alimentation, vêtements, soins, etc.). La contrepartie consistait pour l'entrepreneur à fournir du travail à tous les détenus valides, faute de quoi il était tenu de leur verser une indemnité de chômage. Les maisons centrales furent pendant longtemps de grandes manufactures textiles, avec des femmes à la filature, des hommes au tissage et des enfants qui rattachaient les fils. Cette organisation exigeait par conséquent que femmes, hommes et enfants fussent regroupés au sein du même établissement, du moins dans des quartiers séparés. »⁵³¹

Lier la peine de travail à celle de l'enfermement, profiter de la concentration de prisonnier pour produire, tout cela s'inscrit dans une histoire pluriséculaire qui comprend l'interdiction de la mendicité, l'enfermement de vagabonds, des oisifs, leur mise au pas par le labeur, dans les galères, les maisons de travail, l'hôpital général, les dépôts de mendicités, plus tard les ateliers généraux⁵³². Être galérien en France entre XVII^e et XVIII^e siècle ne signifie pas seulement être condamné à ramer, mais aussi à fabriquer des bas, à tenir des baraques sur les quais ou encore à travailler à la manufacture du bagne⁵³³. Dans son ouvrage *La potence ou la pitié*, l'historien Bronislaw Geremek fait mention de ce qu'on pouvait lire à l'entrée d'une maison de travail obligatoire de Hambourg : « *labore nutrior, laborer plectror* ». Le travail nourrit, le travail punit. Il écrit à ce propos :

« La « concentration » des mendiants et la réclusion des pauvres sont liées tout à la fois à une affirmation ostensible de l'ethos du travail dans les pays qui s'engagent dans la voie du développement capitaliste, et à l'évolution de la doctrine pénale ; la privation de la liberté et la coercition par le travail, dirigées en même temps contre les hors-la-loi et contre les miséreux condamnés au chômage, se confondent dans la politique de rééducation. »⁵³⁴

531 *Id.*

532 BELLENCHOMBRE Patrick, « Le travail, la peine et la prison. Approche socio-historique », *Nouvelle revue de psychosociologie*, 1, 2006, p. 209-217.

533 Voir les nombreux exemples d'activité dans ZYSBERG (1987).

534 GEREMEK Bronislaw, *La potence ou la pitié. L'Europe et les pauvres du Moyen Age à nos jours*, 1978, Paris : Gallimard, 2010, p. 274.

Le forçat employé sur les chantiers portuaires de Livourne au début du XIX^e siècle est un des produits de cet héritage. Le fait que la faible rémunération qui lui est versée en échange de son travail doive même payer les coûts de son entretien au bagne font de lui, sans qu'il s'agisse d'une extrapolation nous semble-t-il, une figure type du travailleur qui n'a aucune propriété, si ce n'est sa force de travail qu'il est obligé de vendre pour assurer sa subsistance : il est une figure extrême du prolétaire au sens moderne du terme. Il n'a plus aucun moyen d'autosubsistance. Il est privé de tout : de la nature de son habitat, de la possibilité de cultiver un lopin de terre, de l'organisation de ses journées, de l'heure à laquelle il commence le travail et de celle à laquelle il le finit. S'il ne travaille pas, ses conditions de survie déjà déplorables se détériorent encore. L'ingénieur ordinaire Zocchi l'écrit au préfet : les forçats sont ces « gens misérables qui n'ont d'autres moyens pour vivre que le revenu journalier de leurs ouvrages »⁵³⁵. Alors que la pluriactivité a pu être, au XVIII^e siècle, et même ensuite, de mise chez les « hommes libres » pouvant certes s'employer dans des manufactures ou encore travailler sur des chantiers navals, mais pouvant poursuivre dans le même temps quelques travaux agricoles, notre forçat de Livourne n'a que l'activité qu'on lui impose. Alors que le charpentier a une spécialisation, des compétences spécifiques, qui lui permettent de gagner à Livourne près de huit fois le salaire d'un forçat⁵³⁶, notre forçat est condamné à vendre un travail de manœuvre, sans qualité spécifique, dont la rémunération dépend strictement du temps qu'on lui prend, tout en étant envisagée « aux prix courts »⁵³⁷.

Tous les travailleurs ne sont donc aucunement dans la situation de ce forçat. Les pratiques d'Ancien Régime subsistent en partie ; « le salaire monétaire n'est pas encore un revenu chargé d'assumer l'intégralité de l'entretien du travailleur car il s'inscrit dans une relation plus large »⁵³⁸. Existente comme modes de rémunération salaire en nature, paiement « rituel » ou encore, comme revenu sur la production, voire paiements en avance⁵³⁹. Mais, notre forçat est (mal) rétribué par équivalences journalières, sur la base d'un temps générique de travail : du temps abstrait. Concrètement, il est une figure enchaînée du salarié pauvre moderne : son travail est une marchandise bon marché qui se vend et s'achète par durée d'emploi. Le temps lui est compté. Le travail nourrit, le travail punit. Le travail paie, le travail tue, car on imagine bien que les conditions de travail du forçat condamné en hiver au curage du port ne sont pas celles de l'ingénieur en chef qui envoie ces lettres de Florence.

535 Archivio di Stato di Livorno Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno, L'ingénieur ordinaire Zocchi au préfet de la Méditerranée, Livourne, 20 mars 1809.

536 *Id.*, État d'attachement des ouvrages exécutés depuis le 3 Mars jusqu'au 17 du dit mois an 1809 pour le radoub du 3ème Ponton du Port en vertu de l'arrêté de la Junte extraordinaire du 24 Octobre 1808, 17 mars 1809.

537 *Id.*, L'ingénieur ordinaire Zocchi au préfet, Livourne, 30 septembre 1808.

538 GRENIER (1996), p. 255.

539 *Id.*

L'histoire du rapport négoce / État, notamment du rôle du négoce dans la construction étatique, est une histoire qui a, dans un un contexte de concurrence méditerranéenne, le capital comme élément central. Au cours de ce chapitre, il a été observé que la notion même de capital n'a pas la même signification selon les faits qu'il s'agit de décrire et selon le contexte dans lesquels ils s'inscrivent. Le capital comme avances monétaires dont on peut notamment faire mention pour l'Ancien Régime n'est pas le capital industriel comme rapport social de production dont parle Marx au XIX^e siècle : le révolutionnaire allemand en est d'ailleurs pleinement conscient en le distinguant d'un capital marchand antérieur à l'émergence du mode de production capitaliste, même s'il peut déjà y avoir de ci et de là des « bulles » dans telle ou telle manufacture, sur tel ou tel chantier, de capital productif. Dans son ouvrage *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Jean-Yves Grenier pointe lui-même cette distinction afin de prévenir des anachronismes. Cela n'empêche pas, d'un point de vue rétrospectif, de pointer du doigt les présupposés historiques à l'émergence du capital comme rapport social de production, à savoir la monétarisation des rapports, la montée en importance de la valeur d'échange exprimée sous la forme-argent, ainsi que la marchandisation progressive, c'est-à-dire l'extension des bornes du marché accompagnant le devenir-monde de la marchandise. Les transformations sociales sont d'ampleur, et si l'on peut dire qu'elles sont guidées par un certain effet d'entraînement dans des circonstances concurrentielles, elles sont aussi le résultat d'actions humaines, de choix, de dominations politiques, d'inégalités sociales d'ampleur. Il y a des expropriations, des conflits, des lois sur la propriété, dans un contexte de course à l'accumulation monétaire, si utile à la guerre, donc aux États, par ailleurs populationnistes, puis à la valorisation économique dans un sens plus productif, menant par exemple vers la concentration des travailleurs, et l'imposition progressive du travail abstrait comme médiation sociale. Ainsi, plutôt que l'approche tendancieuse d'une « modernisation », d'une voie vers un « progrès », il semble plus intéressant de faire ressortir le rôle contextualisé de la définition de la propriété « moderne », du jeu des acteurs, de l'*agency* capitaliste, dans les réformes de l'organisation sociale, de l'influence anglaise en Europe, mais également faire ressortir que l'économie politique d'un Adam Smith ne constitue pas la rupture qui lui est parfois attribuée.

Smith accuse le *mercantil* system dont il fait un tout pour mieux s'en distinguer, se présenter comme faisant partie d'une avant-garde éclairée, et cachant également par là à quel point

l'arithmétique politique du XVII^e siècle avait déjà ouvert la voie d'une telle pensée économique. Mais combien de questions politiques, à commencer par celles de la monnaie, les partisans du « libéralisme économique » doivent-ils alors esquiver pour conserver la tenue séduisante du « dépassement » ? Voilà bien ce qu'il fallait cacher par quelques robinsonnades, quelques esquives essentialistes souvent maladroites et une grammaire idéologique comme « *paraphrase opportuniste de la science* »⁵⁴⁰. Au risque de tomber dans la stricte tautologie, aucun « libéralisme » n'aurait été envisageable sans « mercantilisme », ce dernier ensemble de doctrines économiques ayant posé certaines bases sans lesquelles l'économie politique « moderne » n'aurait pu exister : l'opposition entre ces deux concepts tardifs nous semble pour le moins artificiel et guidée par un goût exacerbé pour l'idéal plutôt que la réalité complexe, polymorphe, du rapport négoce / État.

540 L'expression, qui se réfère à l'idéologie en général, est emprunté à TORT (2016), p. 172.

CHAPITRE 6

Au nom de l'intérêt public

L'idée d'intérêt public, si elle est particulière du fait de la conception « moderne » du « public » s'inscrit dans une longue histoire de pouvoirs qui cherchent à se légitimer dans l'imaginaire. Au risque d'énumérer des exemples trop divers et variés à un tel propos, nous osons tout de même rappeler qu'il y a la « guerre juste » de Saint-Augustin, le *bonum in commune*, le bien commun chez Thomas d'Aquin qui nécessite d'ailleurs la participation des sujets⁵⁴¹. La référence au bien commun est également présente chez Gilles de Rome, écrivant pour Philippe le Bel *De regimine principum*, et s'intéressant aux vertus que le roi doit posséder pour servir le bien⁵⁴². On peut aussi mentionner Machiavel et ce « bien général et non l'intérêt particulier qui fait la puissance d'un État », ce bien public que l'on a vu « que dans les républiques »⁵⁴³ : Machiavel qui dans le même ouvrage affirme également qu'« un habile législateur qui préfère sincèrement le bien général à son intérêt particulier, et sa patrie à ses successeurs, doit employer toute son industrie pour attirer à soi tout le pouvoir »⁵⁴⁴, ce qui n'est pas exempt de contradiction. On peut aussi pour finir avec un exemple du XVII^e siècle mentionner l'idée de « sauvegarde du peuple » et de « sollicitude générale » chez Thomas Hobbes⁵⁴⁵.

Le concept de « public » en lui-même a suscité diverses études⁵⁴⁶. On remarquera que notre époque est particulièrement marquée par un tel mot. Il y a le nom commun désignant le public : les

541 SERE Bénédicte, « Aristote et le bien commun au moyen âge : une histoire, un historiographie », *Revue française d'histoire des idées politiques*, n°32, 2, 2010, p. 277-291.

542 COLLARD Franck, « Pouvoir d'un seul et bien commun (Vi^e-XVI^e siècles) », *Revue française d'histoire des idées politiques*, n°32, 2, 2010, p. 227-230.

543 MACHIAVEL Nicolas, *Discours sur la première décade de Tite-Live*, 1531, Paris : Bibliothèque Berger-Levrault, 1980, p. 145-146.

544 *Id.*, p. 53.

545 HOBBS Thomas, *Léviathan*, 1651, Paris : J. Vrin / Dalloz, 2004, p. 243.

546 Pour ne citer que quelques exemples de traitements divers : HABERMAS Jürgen, *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, 1962, Paris : Payot, 1988. ; LANDI Sandro, *Naissance de l'opinion publique dans l'Italie moderne. Sagesse du peuple et savoir de gouvernement de Machiavel aux Lumières*, Rennes : PUR, 2006. ; BORELLO Benedetta (a cura di), *Pubblico e pubblici di antico regime*, Pisa : Pacini Editore, 2009. ; MERLIN Hélène, *Public et littérature en France au XVII^e siècle*, Paris : Les Belles Lettres, 1994.

destinataires d'un discours, d'une œuvre, d'une pièce de théâtre, soit les spectateurs. Il y a la publicité : ce qui est rendu public, destiné aux spectateurs. Il y a aussi l'épithète « public » : existent une notoriété publique, une administration publique, une opinion publique, un espace public, un domaine public, une fonction publique, un intérêt public. Ce concept « moderne » a besoin de son corollaire, soit l'existence d'un « privé » duquel se distinguerait un « public ». À titre de comparaison, Sandro Landi note par exemple que « les Anciens ne font pas la différence entre le statut de l'opinion individuelle et celui des opinions collectives ». Dans les deux cas, « l'opinion (doxa) occupe une vaste région médiane, située entre l'ignorance et la connaissance, étrangère à la preuve, encline à la contradiction et parfois contraire à la raison »⁵⁴⁷. L'époque « moderne », quant à elle, serait marquée, toujours selon cet historien par une mutation, initiée vers la Renaissance, dans le rapport entre opinion et connaissance, où la première devient plus importante que la seconde⁵⁴⁸. Il cite alors un passage du *Livre du courtisan* de Baldassar Castiglione, auteur qu'il juge, à juste titre, particulièrement lucide : « la vérité demeure cachée et [...] je ne me vante pas d'avoir cette connaissance »⁵⁴⁹. Cela n'est pas sans nous rappeler ce qu'écrit plus d'un siècle plus tard, mi-XVII^e siècle, un autre auteur tel que Baltasar Gracian : « Les choses ne passent point pour ce qu'elles sont, mais pour ce dont elles ont l'apparence »⁵⁵⁰. Gracian qui rajoute plus loin :

« D'ordinaire, il se trouve que les choses sont bien autres qu'elles ne paraissent ; et l'ignorance, qui va n'avait regardé qu'à l'écorce, se détrompe dès qu'elle va au-dedans. Le mensonge est toujours le premier en tout, il entraîne les sots par un *l'on dit* vulgaire, qui va de bouche en bouche. La vérité arrive toujours dernière, et fort tard, parce qu'elle a pour guide un boiteux, qui est le temps. Les sages lui gardent toujours l'autre moitié de cette faculté, que la nature a tout exprès donnée double. La tromperie est tout superficielle ; et ceux qui le sont eux-mêmes y donnent incontinent. Le discernement est retiré au-dedans pour se faire estimer davantage par les sages. »⁵⁵¹

Il y a du plaisir à citer un tel auteur, ne le cachons pas. Mais cela ne nous semble pas pour autant relever d'une digression particulièrement condamnable. L'idée du « public » suggère la transparence. Jürgen Habermas, pour le résumer rapidement, fait par exemple du développement des moyens d'information, la formation d'un « espace public bourgeois » qui aurait un rôle de premier plan dans la naissance des démocraties libérales et la fin de l'absolutisme⁵⁵². Sandro Landi critique une telle théorie. Il écrit : « le cas italien a permis de constater l'absence d'une rupture

547 LANDI (2006), p. 12.

548 *Id.*, p. 13.

549 *Id.*

550 GRACIAN (1647), p. 61.

551 *Id.*, p. 89.

552 HABERMAS (1962).

originaires et fondatrices entre l'État et l'espace public : un public émancipé de la société traditionnelle ne peut exister ici sans le soutien décisif du pouvoir politique »⁵⁵³. Il met également en avant le fait que le paradigme de Habermas a été régulièrement repris comme postulat dans l'historiographie du livre et de la lecture. Cela aurait mené à une vision quelque peu triomphaliste et à une sous-estimation des « contradictions et contre-exemples qui caractérisent l'espace public libéral dans les sociétés contemporaines ». Des phénomènes seraient alors à tort considérés comme résiduels, voire purement négatifs, « tels que la censure ou la manipulation du discours »⁵⁵⁴.

Voilà qui nous semble très juste et ne requiert pas, selon nous, une longue argumentation : il n'y a qu'à voir, tout simplement, comment sont (mal)traités aujourd'hui par les États ceux qui voudraient révéler des secrets d'États (justement) ou les directives législatives appuyées par des organisations étatiques ou supra-étatiques pour protéger le « secret des affaires ». Ainsi, l'affirmation de la notion de « public », et donc aussi d'intérêt « public » n'a jamais relégué aux oubliettes les *arcana imperii*. De même, l'affirmation des dits « États de droits » n'empêche les diverses expressions pratiques de la *Ratio Status*, de la raison d'État. Ne tergiversons pas sur ces questions. S'il y a du « public », c'est qu'il doit bien y avoir du « caché », et une des premières caractéristiques du « mystère » est bien la limpidité de son existence :

« Révéler le secret, c'est aussi dire qu'il en existe. Or, qu'il y ait du secret, cela est public : la publicité éclairant les arcanes d'aujourd'hui masque par l'évidence le premier des mystères qu'est la limpidité du mystère. »⁵⁵⁵

Une fois ces considérations faites, il nous est possible d'avancer vers la problématique. On connaît l'article de Pierre Bourdieu affirmant que l'opinion publique n'existe pas⁵⁵⁶, qu'il s'agit d'un artefact. On voit bien en quoi cette conception du « public » peut s'opposer à celle de Habermas. Marc Lits, chercheur en communication, écrit : « Entre un État qui serait un instrument de domination au service des classes dominantes dans la vision marxiste et un État qui défend les intérêts collectifs définis après un débat démocratique, il y a des points de vue irréconciliables »⁵⁵⁷. Nous pensons pour notre part qu'il existe un interstice entre de telles positions, à condition de relativiser en elle-même la notion d'« intérêts collectifs » car il semble assez claire que les inégalités sociales et les inégalités de pouvoir ne sont pas sans conséquences dans l'approche

553 LANDI (2006), p. 10. ; Il synthétise ici très brièvement un de ses précédents travaux : LANDI Sandro, *Il governo delle opinioni. Censura e formazione del consenso nella Toscana del Settecento*, Bologne : Il Mulino, 2000.

554 LANDI (2006), p. 11.

555 DEWERPE Alain, *Espion. Une anthropologie historique du secret d'État contemporain*, Paris : Gallimard, 1994, p. 219.

556 BOURDIEU Pierre, *Questions de sociologie*, Paris : Éditions de Minuit, 1984, p. 222-235.

557 LITS Marc, « L'espace public : concept fondateur de la communication », *Hermès, la revue*, n°70, 2014, p. 77-81.

historique d'une telle notion. Nous parlerons plutôt d'intérêt public comme formulation étatique d'un dit intérêt général. L'idée est justement de voir dans quelle mesure l'idée même d'intérêt public peut servir à donner au moins un semblant de participation d'un « peuple », un semblant de ce qui s'appelle aujourd'hui « débat démocratique ». Pour cela, nous allons nous demander ce que peut signifier au XVIII^e siècle la notion particulière de « public », sans oublier qu'elle peut avoir des bases communes avec des formes antérieures de justification du pouvoir. Il sera ensuite question de saisir quelques idéaux « modernes » dont relèvent la distinction entre un « public » et son corollaire « privé », avant de s'interroger sur le « mythe moderne du progrès »⁵⁵⁸.

6.1. Le « public »

Dans les sources médiévales, l'administration, *administratio*, peut signifier l'exercice d'une fonction, la conduite du gouvernement, mais aussi simplement la gestion d'un patrimoine privé ou l'ensemble des compétences relatives à une institution. Il n'est pas encore question d'administration publique, *amministrazione pubblica*, *öffentliche Verwaltung*, expressions qui ne remontent pas avant la seconde moitié du XVIII^e siècle. C'est à partir de cette époque que l'administration se met à correspondre à un sujet de droit public, une activité de l'État pour la réalisation de ses prérogatives - une fonction publique⁵⁵⁹. Il n'est pas étonnant qu'une telle expression apparaisse à la même époque où l'économie politique perd le sens d'administration de la maisonnée du roi, sens que lui donnait Monchrestien, pour devenir celle de tout le territoire et de tous les sujets. De même, cela n'est pas sans rappeler, comme il en a été question dans l'introduction, les dires de Jean-Yves Grenier à propos de la notion de « dette publique » qui dépend de la reconnaissance d'un emprunt princier ou gouvernemental par les pouvoirs successifs. « Il faut donc que la dette soit consolidée et qu'elle ne soit plus perçue comme personnelle mais comme celle de l'État »⁵⁶⁰.

En ce qui concerne l'occurrence de la notion « public » dans les discours politiques du XVIII^e siècle, Sandro Landi note qu'elle peut se lire comme un indice ou comme un facteur de transformation profonde qui investit la notion de souveraineté, la représentation du pouvoir, et enfin, les formes de la communication politique : « *come è stato notato per l'era francese, "pubblico" sembra imporsi in virtù del prestigio e del potenziale di persuasione che gli è attribuito e che ne fanno un interlocutore fittizio più efficace di termini simili e concorrenti quelli "Stato"*,

558 Expression du philosophe Georg Henrik von Wright reprise par Jacques Bouveresse dans BOUVERESSE Jacques, *Le mythe moderne du progrès*, Marseille : Agone, 2017.

559 SORDI Bernardo, « Amministrazione : tra pubblico e privato », in GHERARDI Raffaella, GOZZI Gustavo (a cura di), *Saperi della borghesia e storia dei concetti fra Otto e Novecento*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 42, Bologna : Il Mulino, 1995, p. 225-248.

560 GRENIER (2012).

"popolo", "sudditi" »⁵⁶¹. Pour Hélène Merlin, le mot « public » possède « une orientation argumentative acquise [...]. Sa force de persuasion est inversement proportionnelle à son imprécision sémantique »⁵⁶². Cela est particulièrement notable dans les emplois qui peuvent en être faits dans certaines correspondances administratives. Comme nous l'avons mis en avant, lorsqu'il s'agit de quémander des contributions financières, les communautés de Provence se doivent de mettre tous les arguments possibles de leur côté. Dans un contexte d'opposition entre deux communautés, chacune d'elle doit démontrer en quoi son projet est finalement d'un intérêt public supérieur à d'autres projets envisageables. Citons l'exemple des maire et consuls de la ville de La Seyne rêvant dans les années 1780 que leur ville devienne seconde ville de commerce maritime dans la Méditerranée⁵⁶³. S'inquiétant de la réaction de « quelques citoyens de Marseille s'abusant sur les motifs et les suites de cet établissement à la Seyne » et qui « pourroient peut être le voir d'un œil jaloux », ces notables invoquent majestueusement, contre d'autres notables, l'arme rhétorique du « bien public » : « que peut le cri de quelques particuliers lorsque le bien public parle ? », écrivent-ils⁵⁶⁴. La personnification de ce « bien public » ne nous semble pas anodine. Leur concurrents ne pourraient-ils pas eux-mêmes réduire cette requête comme simple « cri de quelques particuliers » ? L'intendant Galois de La Tour n'est d'ailleurs pas favorable à celle-ci, qui comprend notamment l'installation à La Seyne du port franc promis aux Américains dans la Méditerranée. Il y préférerait le port de Toulon⁵⁶⁵, ce qui plairait bien aux notables de cette ville⁵⁶⁶.

Il semble donc de toute évidence que le « bien public » ne parle jamais de lui-même mais qu'on le fait parler comme si l'on donnait là un véritable gage de bonne intention, de désintéressement. N'y-a-t-il pas là quelque chose de sacré - la prononciation d'une formule magique dans l'espoir d'arriver à ses fins ?

En 1785, La Seyne obtient des financements, notamment de la part de la Province, non pas seulement pour réparer mais également pour agrandir son port. Pour les notables de Toulon, il aurait mieux fallu se limiter à des réparations. Cela risque de profiter aux négociants de Marseille qui y exercent dans la construction navale, secteur dans lequel Toulon ne peut rivaliser par manque de place, ainsi qu'aux quelques négociants de La Seyne qui font commerce au Levant, et possèdent semble-t-il des navires plus imposants que ceux des négociants toulonnais⁵⁶⁷. Voilà qui a de quoi

561 LANDI Sandro, « Alcune osservazioni sulla categoria di pubblico nel discorso italiano del settecento », in BORELLO (2009), p. 159-182. Trad. : comme il a été noté en ce qui concerne la France, "public" semble s'imposer en vertu du prestige et du potentiel de persuasion qui lui est conféré et qui en font un interlocuteur fictif plus efficace que des termes similaires et concurrents tels qu' "Etat", "peuple", "sujets". »

562 Hélène Merlin citée dans LANDI (2009).

563 Il en a déjà été plusieurs fois questions dans cette partie.

564 Arch. nat., H1 1262, Observations politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de commerce maritime dans la méditerranée, 1783 (estim.)

565 *Id.*, Rapport du 1^{er} novembre 1783.

566 *Id.*, Mémoire des maire et consuls de Toulon adressé à M. de La Tour, 20 février 1786.

567 *Id.*,

contrarier, d'autant que la recette fiscale réalisée grâce aux « droits perçus pour compte du Roy, tant sur les marchandises d'exportation que sur celles d'importation » est vingt fois supérieure dans le port de Toulon que dans celui de la Seyne⁵⁶⁸. Les maire et consuls de Toulon vont alors tenter de tirer leur épingle du jeu :

Les citoyens de Toulon ne s'opposent point à l'agrandissement du port de La Seyne ; ils respectent les vues secrettes que le gouvernement peut avoir ; mais ils démontrent que l'augmentation du port de La Seyne ne rend pas inutile l'agrandissement projeté au Mourillon ; ils disent avec vérité aux Ministres de la guerre et de la Marine ; quand le port de la Seyne sera réparé, augmenté, quand on aura vaincu les obstacles que la nature oppose, où fera-t-on les casernes, le parc d'artillerie, les hangars pour les bois, la fosse, la halle aux mâts, les magasins de vivres, et enfin tous les établissements que vous avez jugé indispensables ?⁵⁶⁹

Selon eux, s'il faut agrandir le port de Toulon, projet déjà proposé en 1758, c'est pour une question d'« avantages généraux ». Ils présentent alors « un projet qui concilie tous les intérêts »⁵⁷⁰, avant de montrer que tel ne serait pas le cas pour celui de La Seyne.

L'usage de l'expression « les vues secrettes que le gouvernement peut avoir » qu'ils disent respecter tout en tentant d'influencer le pouvoir royal dans l'objectif d'obtenir eux aussi un investissement pour leur port, est particulièrement intéressant. Elle nous permet d'établir une analogie avec une idée notamment développée dans un écrit italien du même siècle, Le traité sur le bonheur public, *Della pubblica felicità*, de Louis-Antoine Muratori, édité à Lucques en 1749 et traduit ensuite en français⁵⁷¹ : l'idée, notamment relevée par Sandro Landi et dans notre introduction, que ce qui est de l'ordre du « public » s'oppose à la *Ratio Status*, à la raison d'État, aux *arcana imperii*, au mode occulte de gouvernement⁵⁷². Il s'agit donc de mettre en avant la vocation « publique » de la politique du prince. De cette manière, le « public » correspond autant aux sujets, comme spectateurs des actions du prince que comme destinataires de celles-ci⁵⁷³. Pour compléter par un autre exemple d'une telle dynamique, on peut mentionner le projet de constitution élaboré en Toscane par le grand duc Pierre Léopold. Il est aussi caractéristique d'un tel déploiement du sens du mot « public » : la signification alterne entre un « public » comme récepteur, destinataire, des initiatives législatives, et un « public » qui devient en lui-même sujet politique que

568 *Id.*

569 *Id.*

570 *Id.*

571 MURATORI Louis-Antoine, *Traité sur le bonheur public*, 1749, Lyon : Réguillat, 1772.

572 LANDI (2009).

573 *Id.*

l'on fait symboliquement participer dans le procès de réforme constitutionnelle, dans le sens qu'il faut obtenir son assentiment. Le grand duc revient souvent sur la nécessité de « *preparare il pubblico* » avant de promouvoir la constitution. Le monde de l'édition, les gazettes, l'enseignement universitaire, les lieux de sociabilités, vont être autant d'intermédiaires pour construire l'opinion publique⁵⁷⁴.

Le XVIII^e siècle semble donc confirmer un nouveau paradigme discursif dans lequel la notion de « bien public », qui – notons-le – existait déjà avant, semble progressivement prendre le pas sur la notion chrétienne de « bien commun »⁵⁷⁵. On nous dira après tout, même s'il s'agit d'une spéculation, qu'il n'aurait pas été très judicieux politiquement de parler au nom du bien commun, du *bene comune*, à l'heure où l'on veut clôturer presque partout en Europe les communaux, *i comuni*, et qu'à défaut de changer de principe justificatif, il est sans doute plus aisé de changer de mot. Mais c'est aussi d'autres termes qui apparaissent en ce siècle tel que l'adjectif « constitutionnel ». Le substantif « constitution » existait déjà avant. *Constitutional* apparaît en Angleterre dès les années 1740, et plus de vingt ans plus tard en France et Italie, *costituzionale*. Il signifie « relatif à la constitution d'un État », dans les journaux de Livourne, puis dans les traductions des œuvres de Jean-Louis de Lolme⁵⁷⁶. Ce juriste calviniste originaire de Genève est très proche des idées de Montesquieu et notamment auteur de l'ouvrage *Constitution de l'Angleterre*, publié à Amsterdam en 1771 : ouvrage qui explique, pour le royaume d'Angleterre, comment l'ascension du principe de « liberté » s'est lié à la propriété privée par la rapidité de l'unification étatique opérée sous l'autorité de la couronne⁵⁷⁷.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, comme nous le disions, il n'est plus question de la « Commune renommée » utilisée plusieurs siècles plutôt⁵⁷⁸, mais de l'« opinion publique » : opinion publique qui peut servir, on s'en doute, à corroborer l'idée d'intérêt public, car pour qu'un intérêt soit considéré comme « public », encore faut-il qu'une opinion dite publique soutienne, au moins par sa passivité, son caractère réceptif, une telle qualification. Comme le rappelle Marco Meriggi, s'il est vrai que l'opinion publique peut alors, dans l'idée, s'opposer à l'arbitraire de gouvernements peu éclairés, il est tout aussi vrai que l'ennemi majeur de certaines « lumières » de l'époque « *è per molti versi rappresentato dalla cosiddetta opinione popolare (od opinione comune), un'espressione*

574 TRAMPUS Antonio, « Metamorfosi del linguaggio politico : il « pubblico » tra parole antiche e significati nuovi nelle strategie del tardo illuminismo », in BORELLO Benedetta, *Pubblico e pubblici di antico regime*, Pisa : Pacini Editore, 2009, p. 183-201.

575 Selon l'historienne Régine Pernoud, cette substitution a lieu dès le XVI^e siècle : PERNOUD Régine, *Histoire de la bourgeoisie en France. 1. Des origines aux temps modernes*, 1960, Paris : Seuil, 1981, p. 327.

576 *Id.*

577 DE LOLME Jean-Louis, *Constitution de l'Angleterre*, 1771, Paris : Dalloz, 2008.

578 DUTOUR (2013).

che nel linguaggio dei colti sta ad evocare atteggiamenti e mentalità diffuse contaminate del pregiudizio, dalla credulità, dalla superstizione »⁵⁷⁹.

D'un autre côté :

« Oltre che come l'implicito motore di una storia orientata dalla nozione di progresso, l'opinione pubblica si percepisce e si propone dunque nei decenni che preludono alla Rivoluzione francese come l'alleato potenzialmente più fidato dell'assolutismo illuminato. Per altri versi essa va intesa in questi stessi anni anche come il frutto materiale di una prassi riformistica che sono i governi stessi a esercitare in prima persona, attraverso una manipolazione strategica dell'istituto della censura. »⁵⁸⁰

Il faut gouverner contre « l'ignorance du peuple », pour le peuple, par le peuple et sinon malgré lui. Il faut donc déjà qu'il y ait un « peuple » sur lequel gouverner. Le *populus* chez Cicéron correspondait à « l'existence d'une société d'hommes librement constituée selon un droit commun à tous et visant un avantage mutuel »⁵⁸¹. Genovesi, quant à lui, dans *Della dioceosina*, publié en 1766, perçoit le « peuple » comme le corps des nations, à l'inverse de la « plèbe » ou des « multitudes » qui ne seraient que des sommes d'entités individuelles. Il caresse l'espoir de voir naître un peuple sage, industrieux, pieux, juste, tempéré, ennemi d'un luxe excessif, et des délits : un peuple qui permettrait d'atteindre la prospérité, la grandeur, le bonheur⁵⁸². Chez Muratori, le peuple est « sinonimo di totalità organica, naturalmente incline al bene, alla produttività e alla sottomissione, anche nei confronti dei principi ingiusti, il cui operato puo' essere criticato " in segreto, ed anche in pubblico ", pur dovendo considerare il loro governo " un gastifo di Dio " »⁵⁸³. À propos du rapport entre « peuple » et « constitutionnalisme » de l'État dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, Antonio Trampus note :

« Il concetto di « popolo » divenne centrale in tutto il costituzionalismo italiano dell'età dei Lumi : il popolo era allo stesso tempo soggetto e destinatario di un progetto emancipatore, dal momento che

579 MERIGGI (2011). Trad. : « est à de nombreux égards représenté par la dite opinion populaire (ou opinion commune), une expression qui, dans le langage de l'élite culturelle tend à évoquer des attitudes et mentalités diffuses contaminées par le préjugé, par la crédulité, par la superstition. »

580 *Id.* Trad. : « Plus encore que moteur implicite d'une histoire orientée par la notion de progrès, l'opinion publique est perçue et se propose donc dans les décennies qui précèdent la Révolution française comme l'allié potentiellement le plus fiable de l'absolutisme illuminé. À d'autres égards, elle est aussi envisagée dans les mêmes années comme le fruit matériel d'une praxis réformiste que les gouvernements mêmes exercent en première personne à travers une manipulation stratéfiq ue de l'institution de la censure. »

581 OUDART Hervé, « Le Prince, son peuple et l'utilité commune de l'Antiquité à la fin du Moyen Age », in OUDART, PICARD, QUAGHEBEUR (2013), p. 431-441.

582 TRAMPUS (2009).

583 LANDI (2009). Trad. : « synonyme de totalité organique, naturellement enclin au bien, à la productivité et à la soumission, aussi vis-à-vis des principes injustes, dont la pratique peut être critiquée "en secret, et aussi en public", même s'il faut considérer leur gouvernement comme "châtiment de Dieu". »

*l'educazione doveva servire a trasmettere le nuove verità del legislatore, come affermava Giuseppe Gorani nel Saggio sulla pubblica educazione (1772) : « sostituendo con questa il legislatore alle diverse opinioni le verità, le trasmette ai posteri col soccorso di altre abitudini e, riformando così tutti gli abusi i più inveterati, sa créer nuove generazioni di uomini différents ».*⁵⁸⁴

En France, dans l'article « peuple » de l'Encyclopédie, publié en 1765, il est affirmé qu'avant il « étoit l'état général de la nation, simplement opposé à celui des grands & des nobles », qu'il « renfermoit les Laboureurs, les ouvriers, les artisans, les Négocians, les Financiers, les gens de Lettres, & les gens de Lois », mais que les derniers se sont élevés dans les classes au pouvoir, voilà d'ailleurs qui corrobore notre hypothèse de base, et que le corps de la nation « se borne actuellement aux ouvriers & aux Laboureurs ». Il faut tout de même que ceux-ci soient à leur aise, « si l'on veut qu'ils soient industriels & obéissans »⁵⁸⁵. La question du « peuple » nécessite d'une manière générale des problématiques de *buon governo*, telles celles posées par le duc de Mandas, marquis de Terranova, en 1733, lorsqu'il se demande s'il faut peupler les littoraux de l'île de Sardaigne avec des autochtones ou des étrangers⁵⁸⁶. On rappellera que la thématique même du bon gouvernement n'est pas nouvelle. Elle s'inscrit dans une continuité avec le « républicanisme » des communes italiennes du « Moyen Age »⁵⁸⁷. Comment ne pas penser à l'immense fresque du bon gouvernement peinte par Ambrogio Lorenzetti en 1338-1339 sur les murs de la *Sala della Pace* du *Palazzo Pubblico* de Sienne, qui contient son idéal de transparence de la norme⁵⁸⁸ ?

L'idée du « peuple » au XVIII^e siècle est, semble-t-il, à rapprocher du concept flou de « public », comme « corps de la nation » chez Pierre Léopold⁵⁸⁹. Le « peuple » n'existe qu'en tant que produit du pouvoir. Dans *Léviathan ou Matière, forme et puissance de l'État chrétien et civil* de l'anglais Thomas Hobbes, datant de 1651, il est écrit :

« Les devoirs du souverain, qu'il s'agisse d'un monarque ou d'une assemblée, sont clairement indiqués par la fin de l'institution, qui est *la sauvegarde du peuple*, que le souverain est tenu, par la loi de nature, d'assurer autant que cela est en son pouvoir et dont il doit rendre compte à Dieu, et à Dieu

584 TRAMPUS (2009). Trad. : Le concept de « peuple » devient central dans tout le constitutionnalisme italien de l'époque des lumières : le peuple était en même temps sujet et destinataire d'un projet émancipateur, à partir du moment où l'éducation devait servir à transmettre les nouvelles vérités du législateur, comme affirmait Giuseppe Gorani dans *Saggio sulla pubblica educazione* (1772) : « le législateur substituant avec elle les diverses opinions les vérités, elle les pousse à la postérité avec le secours d'autres habitudes et, réformant ainsi tous les abus les plus invétérés, sait créer de nouvelles générations d'hommes différents. »

585 L'Encyclopédie [En ligne : Enncre], Volume XII, 1765, p. 476.

586 A.S.T.c. mazzo I cat 19a, *Il Duca di Mandas a S.M. pel ristabilimento del porto di Terranova suo feudo*, 10 mai 1733. : citée en 5.4.

587 Voir SKINNER (2001).

588 Voir SKINNER Quentin, *L'artiste en philosophie politique. Ambrogio Lorenzetti et le bon gouvernement*, Paris : Seuil, 2003.

589 TRAMPUS (2009).

seul. J'englobe dans cette expression de *savegarde du peuple* non seulement la vie des citoyens, mais aussi les agréments de la vie dont les particuliers peuvent disposer, les ayant justement acquis, et sans que cela implique dommage ou danger pour la cité.

Mais il est bien entendu qu'il doit le faire, non pas en consacrant ces soins aux individus, mais par une sollicitude générale, s'exerçant soit par un enseignement public, dispensé par des leçons et par l'exemple, soit aussi par des lois salutaires auxquelles les particuliers peuvent apporter leurs actions. »⁵⁹⁰

La « sollicitude générale », la « volonté générale », préfigure l'idée d' « intérêt public » qui se fait synonyme de l' « intérêt général ». Tout le processus de légitimation est là. Aucun peuple ne peut s'opposer à sa propre « sauvegarde ». Dans la théorie, il suffit alors que les dominants dans leur sagesse disent au peuple ce qui est bon pour que le peuple suive. Il faut lui apprendre « son » intérêt, tout en le faisant participer : « les particuliers peuvent apporter leurs actions » aux lois salutaires. C'est l'intérêt « public », formule non neutre, qui, d'un autre côté, comme terme antagoniste, peut aussi servir à réunir des alliés potentiels et « *ad esporre al pubblico biasimo di un giudizio collettivo e teatralizzato gli avversari veri o fittizi del grande progetto di riforma dello Stato e della società* »⁵⁹¹. Il est aussi possible de se rappeler les propos que tient en 1931 le philosophe Alain, de son vrai nom Émile-Auguste Chartier :

« Une nation n'est pas un être; une révolution n'est pas un être; ce ne sont que des pailles au vent. Léviathan n'est ni beau ni sage. Leviathan, c'est l'association, c'est le bureau et le président; c'est l'opinion commune, qui n'est de personne, et qui n'est rien. C'est la statistique, c'est la moyenne; c'est l'ordre et la discipline; c'est l'imitation de tous par tous; c'est le stérile esprit de commandement et d'obéissance; c'est le rapport extérieur, qui de tout homme fait une chose. Léviathan, c'est le sergent-major.»⁵⁹²

Le concept d'intérêt public est immédiatement connecté à la construction de Leviathan, ce monstre marin à plusieurs têtes qui n'évoque plus directement, comme dans la Bible ou le Talmud, les animaux révoltés contre le Créateur, ni, comme encore au Moyen Age un démon de l'enfer, mais la personnalité juridique étatique. Comme le note Giorgio Buongiovanni pour le cas autrichien, cette « personnalité » est au cœur d'un grand jeu de pouvoir qui permet la mise en place et l'usage du

590 HOBBS Thomas, *Léviathan*, 1651, Paris : J. Vrin / Dalloz, 2004, p. 243.

591 LANDI (2009).

592 ALAIN, *Propos sur les pouvoirs. Éléments d'éthique politique*, Paris : Gallimard, 1985, p. 266.

droit public⁵⁹³. Mais comment évolue donc l'intérêt dit public qui doit servir à légitimer l'action de l'État « moderne », censé se placer au-delà des intérêts particuliers, quand tant de capitalistes privés, comme nous l'avons vu, participent la formation même de cet État ?

6.2. Conjuguer « public » et « privé » : passé composé, passé composite

Certains penseurs critiques n'hésitent pas à imaginer un véritable changement de paradigme entre une « pré-modernité » et une « modernité ». C'est le cas par exemple de l'anthropologue Louis Dumont. Dans *Homo Aequalis I*, il fait des *Deux traités de gouvernement* de John Locke et de *La fable des abeilles* de Bernard Mandeville, des marqueurs d'une transition exceptionnelle vers l'idéologie « moderne », notamment marquée par l'émergence de la catégorie « économique »⁵⁹⁴. Le titre anglais de son œuvre est encore plus révélateur : *From Mandeville to Marx. The genesis and triumph of economic ideology*. Pour résumer, l'émergence de l'idéologie « moderne », l'idéologie économique, serait en partie révélée par un dépassement de la morale, une transformation « mentale », le passage de l'idée que l'intérêt particulier s'oppose à l'intérêt général à l'idée que la somme des intérêts particuliers fait l'intérêt général : ce qui est particulièrement bien exprimé par le titre alternatif de la fable de Mandeville, publiée au début du XVIII^e siècle : *Privates Vices, Publick Benefits*, vices privés, bénéfices publics. L'idée est que les défauts des hommes peuvent être utilisés à l'avantage de la société, et qu'on peut leur faire tenir la place des vertus morales. C'est ce que le sociologue Christian Laval nomme quant à lui « le grand retournement »⁵⁹⁵. Selon Mandeville, se moquant de « l'hypocrisie de ceux qui se louent de la prospérité et du raffinement des arts, mais se plaignent des vices et des incommodités qui règnent dans les États prospères et puissants »⁵⁹⁶, l'art de la politique doit justement consister à changer les vices privés en bienfaits publics, soit de conjuguer les intérêts.

Pour Adam Smith, « l'homme a presque continuellement besoin du secours de ses semblables, et c'est en vain qu'il l'attendrait de leur seule bienveillance ».

« Il sera bien plus sûr de réussir, s'il s'adresse à leur intérêt personnel et s'il leur persuade que leur propre avantage leur commande de faire ce qu'il souhaite d'eux. C'est ce que fait celui qui propose à un

593 BONGIOVANNI Giorgio, « La nozione di interesse pubblico nel dibattito amministrativo austriaco : dal sindacato giurisdizionale al procedimento amministrativo », in GHERARDI Raffaella, GOZZI Gustavo, *I concetti fondamentali delle scienze sociali e dello Stato in Italia e in Germania tra Otto e Novecento*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 32, Bologna : Il Mulino, 1992, p. 247-266.

594 DUMONT Louis, *Homo aequalis I. Genèse et épanouissement de l'idéologie économique*, 1977, Paris : Gallimard, 1985.

595 LAVAL Christian, *L'homme économique. Essai sur les racines du néolibéralisme*, Paris : Gallimard, 2007, chap. 4.

596 *Id.*, p. 112.

autre un marché quelconque; le sens de sa proposition est ceci : Donnez-moi ce dont j'ai besoin, et vous aurez de moi ce dont vous avez besoin vous-mêmes; et la plus grande partie de ces bons offices qui nous sont nécessaires s'obtiennent de cette façon. Ce n'est pas de la bienveillance du boucher, du marchand de bière et du boulanger, que nous attendons notre dîner, mais bien du soin qu'ils apportent à leurs intérêts. Nous ne nous adressons pas à leur humanité, mais à leur égoïsme; et ce n'est jamais de nos besoins que nous leur parlons, c'est toujours de leur avantage. »⁵⁹⁷

Une telle approche qui se veut réaliste, loin de tout angélisme, inclut pourtant, on le pressent bien, l'idée de « doux commerce », des échanges commerciaux comme facteur de paix entre les peuples, et dont une version célèbre est donnée par Montesquieu. Pour la philosophe Catherine Larrère, il s'agirait là d'un paradigme du libéralisme, tout en reconnaissant l'anachronisme de la formule – le terme « libéralisme » apparaissant au début du XIX^e siècle⁵⁹⁸. La « nouveauté » de Montesquieu nous semble alors foncièrement liée au lieu commun selon lequel le « mercantilisme » antérieur se base notamment sur l'idée d'un jeu à somme nulle dans les échanges : ce que l'un gagne, l'autre le perd. La « modernité » libérale changerait le ton, se basant sur l'« économie » considérée comme un tout dans lequel l'échange économique profite aux deux parties et doit croître de toute part. Seulement, nous pensons et nous avons tenté de le faire à plusieurs reprises, que les modèles dualistes en histoire sont voués à être critiqués.

Premièrement, nous l'avons écrit dès l'introduction du premier chapitre, l'idée du « doux commerce », l'idée que les biens privés puissent servir l'utilité commune, voire l'idée même de la « main invisible » de Smith, a déjà pu être énoncée, dans des termes différents, au XII^e siècle dans le *Didascalicon* de Hugues de Saint-Victor⁵⁹⁹. Ensuite, il en a été question au deuxième chapitre sur la mer et la guerre : le rapport que peut entretenir le négoce avec les profits de la guerre et ceux de la paix, n'est en aucun cas unilatéral à l'époque du « mercantilisme ». Dans la pratique, c'est un rapport qui est au contraire particulièrement composite. La guerre peut être une manière de s'enrichir, de gagner des privilèges, notamment fiscaux, au détriment de puissances étrangères, mais elle n'est pas toujours bonne pour les affaires⁶⁰⁰. Il est par ailleurs notable que la théorie du « doux commerce » de Montesquieu, et l'avènement plus tardif du dit « libéralisme », n'a pas mis fin aux conflits internationaux et que ces derniers ont tous, jusqu'à nos jours, leur dimension mercantile. Il est en outre important de rappeler encore une fois d'où vient le terme même de « mercantilisme » : forgé en 1884 par Von Schmoller, à partir du « système mercantiliste » de Mirabeau et du

597 SMITH, livre 1 (1776), p. 23.

598 LARRERE Catherine, « Montesquieu et le « doux commerce » : un paradigme du libéralisme », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 123, 2014, p. 21-38.

599 Voir introduction du chapitre 1 : L'ascension du négoce.

600 Voir chapitre 2 : La guerre et la mer.

« *mercantil system* » dont parle Adam Smith en 1776, et qui est à rapprocher du « système des commerçants » dénoncé par Quesnay en 1757⁶⁰¹. Sans rejeter cette notion, qui a été travaillée par nombre d'historiens sans naïveté à cet égard, n'est-il tout de même pas possible de percevoir dans certaines utilisations de cette idée une « opération d'autopromotion idéologique d'une avant-garde intellectuelle » qui, pour détourner la phrase de Mandosio à propos de la Renaissance, s'est imposée « comme la détentrice exclusive de l'esprit d'une époque, réécrivant l'histoire (comme le font toutes les avant-gardes) au profit d'une geste héroïque, d'un mythe dont il devient ensuite très difficile de se dégager pour voir les choses de façon plus nuancée »⁶⁰² ? Le plus ironique dans tout cela est bien que la pensée critique, comme celle de Dumont, ait pu être aussi influencée par le discours que l'économie politique du XVIII^e siècle a pu porter sur elle-même. D'ailleurs, on ne peut qu'également noter que les « lumières » n'ont jamais constitué un ensemble cohérent de doctrines qui aurait ouvert la voie à la « modernité » du « libéralisme économique » : un penseur comme Rousseau, dont les idées ont pu elles-aussi avoir une indéniable postérité, n'hésite pas à estimer, dans *Du contrat social*, que la possible réunion des intérêts particuliers dans l'affirmation d'une « volonté générale » dépend d'une égalité préalable permettant au « peuple souverain » de réaliser le « bien commun »⁶⁰³. Il faut d'ailleurs rappeler que c'est cette dernière expression qui prime chez Rousseau et non celle de l'« intérêt général » en vogue chez les physiocrates⁶⁰⁴ : c'est d'ailleurs la principale raison pour laquelle, dans ce chapitre sur l'« intérêt public », nous ne nous attardons pas sur ce philosophe.

Voyons maintenant ce qu'il en est de l'idée d'« avantages généraux », de conciliation entre intérêts privés et l'intérêt public, dans les années précédant la Révolution française, non pas dans des essais de penseurs reconnus, mais dans les lettres de petits notables de bourgs portuaires provençaux. Pour les maire et consuls de Saint-Nazaire quémendant investissement pour leur port, il s'agit de « l'avantage que le Roi, la Province & la communauté » peuvent retirer de l'établissement du port « en proportion à l'augmentation de la Marine & du commerce »⁶⁰⁵. Il s'agit aussi d'éviter le transport par terre, coûteux, et dont le coût « sera toujours pris sur la denrée »⁶⁰⁶. Par ailleurs, les communautés sont en concurrence et le bien public requiert qu'elles soient traitées avec égalité : « Pourquoi privera-t-on une communauté des secours qu'on accorde avec tant de justice & tant de prudence à celles qui en ont besoin ? », se demandent, ou feignent de se demander,

601 Voir 1.1. Quelques expressions sémantiques d'une ascension.

602 MANDOSIO Jean-Marc, « Une perspective critique la notion de Renaissance », 82^e session annuelle du Comité de l'Union académique internationale, Bruxelles, 2009. : le texte de cette communication étant introuvable, nous remercions son auteur de nous l'avoir, à notre demande, fait parvenir.

603 ROUSSEAU Jean-Jacques, *Œuvres complètes, T.3, Du contrat social. Écrits politiques*, Paris : Gallimard, 1964.

604 Voir par exemple sur ce point : PENIGAUD DE MOURGUES Théophile, « Intérêt commun ou intérêt général ? De l'enjeu d'une décision terminologique chez Rousseau », *Astérior* [En ligne], 17, 2017.

605 Arch. nat. H¹ 1261, Mémoire de la communauté de Saint-Nazaire adressé au contrôleur général, v. 1783.

606 *Id.*, Mémoire pour la communauté de Saint-Nazaire, Aix 1786.

les notables de notre petit port provençal. La concurrence économique existe et l'État est appelé à rendre justice, à stabiliser des rapports conflictuels, comme lorsque la communauté de Bandol, « voisine & rivale » est accusée d'avoir « mis des obstacles à la réussite du projet » de Saint-Nazaire⁶⁰⁷.

Quand ce sont les notables de La Seyne qui écrivent en faveur d'un investissement pour leur port, ils insistent sur les « avantages » qui « offrent la ville de la Seyne aux regards de tout le monde », ce qui rappelle singulièrement l'idée de transparence imprégnant la notion de « public », opposé à l'occulte chez Muratori. Ils continuent : « L'intérêt public et l'intérêt privé sollicitent ce nouvel établissement dans un pays dont le terroir a environ trois lieues d'étendue, et dont le port, placé dans la rade de Toulon, est à l'abri de tous les vents »⁶⁰⁸. « Public » et « privé » sont donc liés dans l'argumentaire. Il est ensuite question d'enrichir l'État grâce au grand commerce, de venir en aide à la marine royale grâce à une main-d'œuvre croissante et la présence de plus nombreux navires, et – enfin – d'apporter le bonheur aux habitants, bien que cela risque de leur coûter cher en impositions locales. En permettant l'extension de son commerce, la France aura plus d'habitants, donc plus de bras à exploiter⁶⁰⁹. Elle sera donc plus puissante, notamment militairement. Voilà donc comment l'intérêt privé et l'intérêt « public » convergent.

Quand, toujours dans les années 1780, les notables de Toulon mettent en avant leur propre port. Ils présentent eux aussi « un projet qui concilie tous les intérêts »⁶¹⁰. Voici les avantages qu'ils présentent comme conciliables :

- Des avantages pour le département de la finance : l'acquisition grâce à des fonds du ministère de « 60 m[ille] toises quarrées de terrain qui sera faite par le Roi comme champs et dont partie étant convertie en ville procurera par la revente un bénéfice considérable »⁶¹¹. De plus, « l'agrandissement de la ville augmentant le nombre des habitants, les droits du fisc recevront un accroissement »⁶¹².

- Des avantages pour le marine royale : le supplément de port projeté au Mourillon offrirait à la marine un vaste terrain acquis par le département des finances à bas prix, puisqu'il est incultivable. Il pourrait par contre servir à bâtir pour l'arsenal plusieurs magasins, dont un magasin de vivres. Cela permettrait de rassembler les approvisionnements nécessaires en temps de guerre.

- Des avantages pour le département de la guerre : sur le terrain du Mourillon, il y aurait aussi la place nécessaire pour construire une caserne et un parc d'artillerie.

607 *Id.*

608 *Id.*, Observations politiques sur la nécessité de l'établissement d'une seconde ville de commerce maritime dans la méditerranée, 1783 (estim.).

609 *Id.*

610 *Id.*, Mémoire des maire et consuls de Toulon adressé à M. de La Tour, 20 février 1786.

611 *Id.*

612 *Id.*

- Des avantages pour la province : elle devrait donner moins pour La Seyne et réserver une part de fonds pour Toulon, d'autant qu'elle manque de casernes pour ses troupes, les terrains étant trop coûteux. Or, au Mourillon, il y aura de place pour les casernes « désirées par les militaires pour la discipline et pour éviter les désertions »⁶¹³. De plus, l'augmentation de la population grâce à l'agrandissement de la ville augmentera aussi les revenus de la province.

- Des avantages pour la ville : « les terrains marécageux de Mourillon seront bâtis et l'air de Toulon deviendra plus sain ». De la place sera également dégagée pour la construction marchande. Et « les ressources que la Marine Royale fournit à la construction sont si grandes, qu'on a la certitude de voir la construction devenir un objet de commerce considérable »⁶¹⁴, écrivent le maire et les consuls. Il y aurait aussi matière à écarter le bureau de la santé considéré comme trop proche de la ville, « placé à l'extrémité de l'ouest de la vieille darce »⁶¹⁵, pour le déplacer dans la branche gauche du nouveau port. Et là aussi, la croissance démographique attendue générera de nouveaux revenus fiscaux pour la ville, les impositions étant sur les comestibles.

La Seyne est considérée comme trop peu protégée. Elle ne serait « pas à l'abri d'un coup de main des ennemis [...] ni de l'insulte des Corsaires »⁶¹⁶. De plus, les vigueries voisines s'y opposeraient. Selon eux, Toulon a plus de possibilités économiques liées à son arrière-pays et les communautés aux alentours, ce qui ne serait pas le cas de La Seyne voisine de Six-Fours, Bandol, Sanary, Ollioules et Evenos, villages où la grande partie des propriétés terriennes appartiennent à des particuliers de Toulon.

Les vins qu'ils y récoltent jouissent de privilège d'entrée en franchise de tous droits dans cette ville et ils y sont introduits uniquement pour y être consommés : il en est de même du superflu de ceux appartenant à des particulières des [...] communautés d'Ollioules et d'Evenos qui trouvent plus avantageux pour eux, eu égard à leur proximité, de les faire passer à Toulon, en acquittant une modique imposition de six deniers par pinte qu'ils payent à son entrée que de le vendre aux étrangers qui ne leur en donneraient pas le prix auquel ils le débitent dans la ville. Les communautés de Sanary et de Bandol jouissant chacune de l'avantage d'un port de mer, exportent sur les lieux le superflu de leur vins, de sorte que l'exportation de cette denrée par le port de La Seyne ne peut se rapporter qu'à l'excédent de la quantité qui s'en récolte dans son propre terroir, et en partie seulement dans celui de Six-Fours qui, par sa situation, a nombre de propriétés plus à portée de Sanary et de Bandol que de la Seyne même.⁶¹⁷

613 *Id.*

614 *Id.*

615 *Id.*

616 *Id.*

617 *Id.*

En comparaison, les maire et consuls de Toulon mettent en avant l'atout du terroir qui les environne : les villages de La Garde, La Valette, Solliès, La Craux, Carnoules, Belgentier, La Puges, la Roque ou encore Pignan. Tous ceux là « récoltent une quantité considérable d'huile et de vins, et fabriquent en proportion des eaux de vie. Leur unique débouché pour l'exportation et la consommation de ces denrées est le seul port de Toulon »⁶¹⁸. Si le vin devait être écoulé à La Seyne, cela rajouterait 3 lieues de transport en plus, soit une journée de charrette, soit quelques 12 livres en plus. Cela provoquerait une inflation si la cinquantaine de charrettes livrant alors quotidiennement à Toulon est concernée.

Résumons le tout. Il s'agit de servir l'État monarchique : création monétaire par la revente de biens fonciers communaux, possibilité d'une meilleure logistique militaire, augmentation de la population qui prévoit une croissance des revenus fiscaux. Mais il s'agit aussi de servir le négoce, les possibilités des capitalistes privés, par de nouvelles opportunités commerciales, et une circulation des marchandises facilitée, ce qui influe positivement sur le coût et les possibilités de débouchés, donc sur le nombre de consommateurs et par conséquent sur le produit fiscal. Intérêt de l'État et intérêts privés sont conciliés et forment les « avantages généraux » : des territoires plus connectés, une augmentation de la main d'œuvre pouvant à la fois servir à la marine et au commerce. À cela s'ajoute le problème de la concurrence permanente entre négociants des diverses localités brandissant les uns contre les autres l'argument d'autorité de l'intérêt public, et dénonçant possiblement l'arbitraire du pouvoir quand il bénéficie aux autres. Face à une telle concurrence, pouvant porter à des blocages, à un manque général d'efficacité, à une gestion des finances de l'État souvent critiquées, ce dernier est appelé à exercer une fonction stabilisatrice afin d'accompagner la « croissance » économique nationale, la formation d'un marché intérieur plus équilibré, dans un contexte de concurrence internationale. Faut-il rappeler qu'il était déjà question de cela dans la première moitié du XVIII^e siècle en ce qui concerne la liaison de Livourne à l'hinterland de Toscane⁶¹⁹ ? Adam Smith n'est pas dupe de cela quand il présente l'économie politique comme branche des connaissances du législateur et de l'homme d'État qui « se propose d'enrichir à la fois le peuple et le souverain »⁶²⁰, proposition qui est d'ailleurs déjà formulée en substance par les « arithméticiens politiques » du XVII^e⁶²¹. Mais, ce qu'il est question de créer, c'est un « peuple », un « corps de la nation » qui participe au marché, dont la subsistance est liée à l'argent. Ainsi, à propos des marginaux, c'est-à-dire de ceux qui sont le plus aux marges de la production de valeur, sans

618 *Id.*

619 Voir 1.2. Le grand-duché de Toscane et le port-entrepôt de Livourne.

620 SMITH (1776), p. 8. : Il en était déjà question dans en introduction du chapitre 5 : L'économie politique.

621 Voir les écrits économiques rassemblés de PETTY (1899).

mentionner les possibles raisons historiques à la mendicité et au vagabondage, cet exode permanent non sans lien avec les exodes ruraux, il écrit :

« Il n'y a qu'un mendiant qui puisse se résoudre à dépendre de la bienveillance d'autrui; encore ce mendiant n'en dépend-il pas en tout; c'est bien la bonne volonté des personnes charitables qui lui fournit le fonds entier de sa subsistance; mais quoique ce soit là en dernière analyse le principe d'où il tire de quoi satisfaire aux besoins de sa vie, cependant ce n'est pas celui-là qui peut y pourvoir à mesure qu'ils se font sentir. La plus grande partie de ces besoins du moment se trouvent satisfaits, comme ceux des autres hommes, par traité, par échange et par achat. Avec l'argent que l'un lui donne, il achète du pain. Les vieux habits qu'il reçoit d'un autre, il les troque contre d'autres vieux habits qui l'accommodent mieux, ou bien contre un logement, contre des aliments, ou enfin contre de l'argent qui lui servira à se procurer un logement, des aliments ou des habits quand il en aura besoin. »⁶²²

Nous avons déjà signalé comment la question de la monnaie était esquivée par l'économie politique dite « classique » : il fait du troc, de tout échange, et de l'échange par la monnaie tel qu'il peut exister en son siècle, des réalités absolument équivalente. D'une manière générale, il semble que bien des bases historiques que le *mercantil system* a offert à l'économie toute politique qui est alors en marche et dont l'objectif reste l'accumulation du capital sont esquissées, voire esquivées. Avec de tels angles morts historiques, on se retrouve avec un mendiant profiteuse de la « bienveillance d'autrui », mais qui par cela, et heureusement, participe tout de même au marché en tant que consommateur de pain, ou comme une surprenante friperie ambulante. Dans ce jeu d'équivalence ou l'on troque des titres de propriétés, le vagabond, après tout, n'est-il pas libre de faire d'un habit un logement ? Mais ne le fait-il pas déjà, comme on ferait d'un béret un toit, dirait un esprit moqueur ?

En tout cas, pour conclure cette sous-partie, il est notable qu'avec l'ambition économique des États dans un contexte de concurrence, avec l'influence du négoce, ce qu'est l'intérêt dit public ne peut être dictée par les multitudes, par le tout un chacun, par les paysans perdant leur communs, les mendiants qui ne participe pas assez à la spéculation, ou encore les ouvriers dont on attend qu'ils paient les fermes sur le comestible. L'intérêt public se forme à partir des intérêts privés dans l'échange économique. Par extension, nous pouvons dire sans prendre trop de risque que les lieux les plus propices à la formation d'un tel intérêt peuvent être les grands lieux d'échanges, dont les ports font évidemment partie.

⁶²² *Id.*, p. 23.

6.3. « Liberté » et propriété

Dans le dernier point du chapitre précédent, il a été question sur le travail abstrait de « la dernière propriété du forçat de Livourne »⁶²³. Arrêté, privé de sa liberté et employé pour une misère sur les chantiers portuaires afin de payer son entretien au bagne. Voilà que le forçat concurrençait l'« homme libre ». Mais si l'on enlève la question de la rémunération, bien plus basse pour le forçat, si l'on enlève la question des chaînes, du bagne, de la liberté d'aller et venir, que l'on ne retient que la question de l'emploi au curage, quelle est la différence entre un forçat et un « homme libre » ? C'est que l'« homme libre » est « libre » de vendre sa force travail sur un chantier : elle est sa propriété. Alors que le forçat est aux travaux forcés. Il peut refuser de travailler, dans un cas de défaut de paiement par exemple, comme c'est le cas au début du XIX^e siècle à Livourne, ce qui suggère que sa force de travail reste une forme de propriété, sa dernière propriété. Sa dernière liberté est alors de cesser l'activité, ce pour quoi il peut être puni. L'« homme libre » lui vend « librement » sa force de travail, même s'il risque s'il ne le fait pas, de devenir le mendiant, le marginal, voire le forçat...

Il a théoriquement le choix a priori. Il est gestionnaire, si l'on peut dire, de l'emploi de sa force de travail, c'est-à-dire de sa propriété qu'il peut faire fructifier, transformer en argent pour payer un toit et de la nourriture, comme le mendiant d'Adam Smith, pourrait faire fructifier son haillon.

Pour le philosophe anglais John Locke, l'homme a comme bien propre « le travail de son corps et l'ouvrage de ses mains ». Le travail est donc sa seule propriété originelle.

« Tout ce qu'il a tiré de l'*état de nature*, par sa peine et son industrie, appartient à lui seul : car cette peine et cette industrie étant sa peine et son industrie *propre* et *seule*, personne ne saurait avoir droit sur ce qui a été acquis par cette peine et cette industrie, surtout, s'il reste aux autres assez de semblables et d'aussi bonnes choses communes. »⁶²⁴

Ce qu'il naturalise ici, c'est la notion de propriété privée individuelle comme fait universel. Tout doit être entrevu par le prisme des catégories capitalistes de travail et de propriété, même le glandage. « Un homme qui se nourrit de glands qu'il ramasse sous un chêne » n'en est propriétaire que par « le soin et la peine qu'il prend de les cueillir et des les amasser »⁶²⁵. Il rajoute : « Dira-t-on que c'est un vol de prendre pour soi, et de s'attribuer uniquement, ce qui appartient à tous en

623 Voir 5.5. Le travail abstrait. La dernière propriété du forçat de Livourne.

624 LOCKE John, *Traité du gouvernement civil*, 1690, Paris : Flammarion, 1992, p. 163.

625 *Id.*, p. 163-164.

commun ? Si un tel consentement était nécessaire, la personne dont il s'agit, aurait pu mourir de faim, nonobstant l'abondance au milieu de laquelle Dieu l'a mise »⁶²⁶. On pourrait dire sans trop exagérer que cette réflexion relève d'une certaine obsession à propos du dualisme commun / particulier : obsession qui n'était sans doute pas partagée avec autant de gravité par les « communiens »⁶²⁷. Car pour l'exacerber ainsi faut-il déjà avoir comme présupposé que la question de l'existence se résout par la question de la propriété et que c'est elle qui définit par exemple le droit de glaner. Or ce raisonnement relève sans doute de l'idéologie d'un certain groupe social cherchant à se justifier des possessions dont il entend jouir. John Locke, tout en dénonçant l'esclavage dans l'ouverture de *Premier traité* était « un des premiers actionnaires anglais dans la traite humaine assurée par la *Royal Company of Africa*, dont il fut le secrétaire pendant trois ans »⁶²⁸. On peut également noter que parfois le processus idéologique de justification entraîne quelque robinsonnade difficile à assumer sur le plan de la logique, telle ce passage de Locke :

« Ainsi, l'herbe que mon cheval mange, les mottes de terre que mon valet a arrachées, et les creux que j'ai faits dans des lieux auxquels j'ai un droit commun avec d'autres, deviennent mon bien et mon héritage propre, sans le consentement de qui que ce soit. Le *travail*, qui est mien, mettant ces choses hors de l'*état commun* où elles étaient, les a fixées et me les a appropriées. »⁶²⁹

On peut saluer l'humour d'Edward Palmer Thompson qui note à propos d'un tel passage qu'il n'est pas certain que Locke ait « surmonté toutes les difficultés – pourquoi l'herbe serait-elle à lui et non à son domestique, ou même à son cheval ? »⁶³⁰ On rajoutera : si par malheur un homme ayant faim n'obtient pas le consentement d'un propriétaire pour aller « travailler » à glaner dans son champ, devra-t-il se laisser mourir ?

Au XVIII^e siècle, l'économie politique va aider la loi, lui porter secours, pour reprendre les termes de Thompson⁶³¹. La propriété, chez Adam Smith, est même à l'origine de l'administration judiciaire. Il écrit : « Chez les nations de chasseurs, comme il n'y a presque aucune propriété, ou au moins aucune qui excède la valeur de deux ou trois journées de travail, il est rare qu'il y ait un magistrat établi ou une administration réglée de la justice »⁶³². Il parle de propriété parfaite et absolue et la fonction du gouvernement est de protéger la propriété contre la colère du pauvre :

626 *Id.*, p. 164.

627 Ainsi sont appelés ceux qui usent collectivement des communs dans la traduction française de THOMPSON (1991).

628 VARIKAS Eleni, « L'institution embarrassante. Silences de l'esclavage dans la genèse de la liberté moderne », *Raisons politiques*, n°11, 2003, p. 81-96.

629 LOCKE (1690), p. 164.

630 THOMPSON (1991), p. 224.

631 *Id.*, p. 226.

632 SMITH, Livre 5 (1776), p. 22

« Partout où il y a de grandes propriétés, il y a une grande inégalité de fortunes. Pour un homme très riche, il faut qu'il y ait au moins cinq cents pauvres; et l'abondance où nagent quelques-uns suppose l'indigence d'un grand nombre. L'abondance dont jouit le riche provoque l'indignation du pauvre, et celui-ci, entraîné par le besoin et excité par l'envie, cède souvent au désir de s'emparer des biens de l'autre. Ce n'est que sous l'égide du magistrat civil que le possesseur d'une propriété précieuse, acquise par le travail de beaucoup d'années ou peut-être de plusieurs générations successives, peut dormir une seule nuit avec tranquillité; à tout moment il est environné d'une foule d'ennemis inconnus qu'il ne lui est pas possible d'apaiser, quoiqu'il ne les ait jamais provoqués, et contre l'injustice desquels il ne saurait être protégé que par le bras puissant de l'autorité civile sans cesse levé pour les punir. Ainsi, l'acquisition d'une propriété d'un certain prix et d'une certaine étendue exige nécessairement l'établissement d'un gouvernement civil. Là où il n'y a pas de propriété, ou au moins de propriété qui excède la valeur de deux ou trois journées de travail, un gouvernement civil n'est pas aussi nécessaire. »⁶³³

Que l'État doive protéger les riches est le message particulièrement limpide que fait passer Smith, qui ne réussit pourtant pas à esquiver une évidente contradiction. On reprendra à ce propos la forme de la boutade proposée par Thompson à propos de Locke – d'autant que le sujet n'est pas sans rapport. Il n'est pas certain que Smith « ait surmonté toutes les difficultés » – comment les grands propriétaires peuvent-ils être si honnêtes, si laborieux, si innocents, si justes, si « l'abondance où nagent quelques-uns suppose l'indigence d'un grand nombre » ? Le mystère reste entier, d'autant qu'on imagine assez peu pourquoi un pauvre pourrait en vouloir à un riche alors même qu'un mendiant pourrait s'enrichir en spéculant sur son seul habit. Peut-être est-ce pour une histoire de passions différentes entre le riche et le pauvre ? Ce ne serait sans doute pas suffisant, mais Smith note bien quelques lignes plus tôt que si le riche peut être avare et ambitieux, le pauvre peut être atteint de deux passions destructives : « l'aversion pour le travail et l'amour du bien-être et de la jouissance actuelle »⁶³⁴. Voici donc un véritable danger public. On l'aura compris, il est fort probable qu'avec de telles tares, le mendiant garde son habit plutôt que de l'échanger contre un logement. Ce n'est pas faute d'avoir essayé de le prévenir.

Comme le suggérait le duc de Mandas en 1733 à propos de l'île de Sardaigne, la raison de l'oisiveté est que la terre est trop fertile⁶³⁵. Dit autrement, si les Sardes ne connaissent pas assez la faim, comment s'attendre à ce qu'ils soient plus laborieux ? La solution de s'attaquer aux communaux est une manière de leur ôter le pain de la bouche pourrait-on dire. Il faut abolir les

633 *Id.*, p. 23

634 *Id.*

635 Voir 5.4.

droits collectifs sur les champs comme sur les forêts. En 1810, dans *General View of the Agriculture of Hampshire*, Vancouver observe :

« L'appropriation des forêts serait [...] le moyen de produire un supplément de mains utiles pour l'emploi agricole, en réduisant progressivement et en faisant disparaître ce nid de paresse, ce conservatoire d'oisiveté et de misère que l'on peut voir à proximité de tous les communaux, friches et forêts. »⁶³⁶

Il s'agit de civiliser. Joseph de Maistre dit du Sarde, au début du XIX^e siècle, qu'il est plus sauvage que le sauvage⁶³⁷. En Angleterre, bien plus tôt, le quaker John Bellers affirme que les forêts et les grands communaux « rendent les pauvres qui s'y trouvent trop semblables aux *Indiens* »⁶³⁸. Dans l'Amérique du Nord colonisée, il faut tenter de détruire la logique de la tribu et le principe communiste qui l'imprègne⁶³⁹. Cela se fait au nom de la « liberté ». Mais de quelle « liberté » ? En Angleterre, les débats sont rudes à ce propos, notamment à partir de la révolution, entre des tenants d'une théorie néo-romaine de la conception de la liberté, et une théorie libérale, qui prend par la suite le pas sur la première, affirmant notamment que le rôle de l'État n'est pas de libérer ses citoyens du bon vouloir d'autrui, mais de s'assurer « simplement que ses citoyens ne subissent pas d'ingérence injuste ou inutile dans la poursuite des fins qu'ils se sont choisies »⁶⁴⁰.

En France, dans la déclaration des droits de l'homme d'août 1789, propriété, liberté, sûreté, font partie des droits naturels considérés comme imprescriptibles, avec la résistance à l'oppression. Pour Karl Marx, la liberté de l'homme – même dans la constitution plus radicale de 1793 - est considérée « comme monade isolée et repliée sur elle-même » : « le droit humain de la liberté n'est pas fondé sur l'union de l'homme avec l'homme, mais au contraire sur la séparation de l'homme d'avec l'homme. C'est le *droit* de cette séparation, le droit de l'individu *borné*, enfermé sur lui-même ».

Quant à la propriété, c'est :

« le droit de l'intérêt personnel. Cette liberté individuelle, tout comme sa mise en pratique, constitue la base de la société civile. Elle laisse chaque homme trouver dans autrui non la *réalisation*, mais plutôt la limite de sa propre liberté. Mais ce qu'elle proclame avant tout, c'est le droit pour l'homme de jouir et de disposer à *son gré* de ses biens, de ses revenus, du fruit de son travail et de son industrie »⁶⁴¹.

636 Cité dans THOMPSON (1991), p. 227.

637 Voir 5.4.

638 Cité dans THOMPSON (1991), p. 229.

639 THOMPSON (1991), p. 230-231.

640 SKINNER Quentin, *La liberté avant le libéralisme*, 1998, Paris : Seuil, 2000, Ebook - Emplacement 1203.

641 « A propos de la question juive » (1844) in MARX Karl, *Philosophie*, Paris, Gallimard, 2009, p. 47-88.

« Ne règnent ici que la Liberté, l'Égalité, la Propriété et Bentham », écrit-il ensuite dans *Le capital*⁶⁴².

En 1820, un grand théoricien de l'État « moderne » comme Hegel, que Marx a lu avec une grande attention critique, écrit à propos du rapport entre « liberté » et « propriété » :

« Le moi a quelque chose sous son pouvoir extérieur. Cela constitue la possession, tandis que ce qui en fait l'intérêt particulier c'est que le moi s'empare de quelque chose pour ses besoins, ses désirs et la satisfaction de son libre-arbitre. Mais l'aspect par lequel, moi comme volonté libre, je suis l'objectif pour moi-même dans la possession et par suite aussi pour la première fois réel, constitue ce qu'il y a de véridique et de juridique là-dedans, la définition de la propriété.

R : Avoir une propriété, apparaît, au point de vue du besoin, si celui-ci est mis au premier plan, comme un moyen. Mais la véritable situation est que, du point de la liberté, la propriété est sa première existence, son but essentiel pour soi ».⁶⁴³

Ainsi, « liberté » et « propriété » sont foncièrement liées. La propriété serait la première existence de la liberté. L'État qui protège une telle liberté est simplement l'État régalien qui défend la propriété.

Gracchus Babeuf en 1795 lorsqu'il écrit dans *Le tribun du peuple* contre le droit de propriété affirme d'ailleurs que l'institution de la propriété n'a pas été touchée par la révolution⁶⁴⁴. Il est par ailleurs notable que la conception « moderne » de la liberté s'inscrit dans une certaine continuité avec l'assimilation, durant l'Ancien Régime, entre libertés et privilèges. C'est ce que nous avons pu observer notamment à partir de l'exemple des ports francs⁶⁴⁵. On se rappelle du négociant « libre par nature » de Genovesi, mais sur lequel les États s'appuient dans le cadre de la concurrence mercantiliste⁶⁴⁶. La protection des biens assurée aux négociants par les monarchies, la possibilité, officielle ou officieuse, de prendre des terres, la clôture des communaux, la critique de la féodalité comme obstacle au développement agricole, telle qu'elle s'est faite jusqu'en Calabre⁶⁴⁷, tout cela, au risque de verser dans la tautologie rétrospective, a pleinement participé à la définition juridique de la propriété « moderne » en général et, d'une manière générale, le droit a été « employé comme un instrument du capitalisme agraire pour promouvoir les « raisons » de l'amélioration agricole »⁶⁴⁸.

642 MARX, livre 1 (1867), p. 198.

643 HEGEL Georg Wilhelm Friedrich, *Principes de la philosophie du droit*, 1820, Paris, Gallimard, 1940, p. 91.

644 Cité dans *1789. Recueil de textes et documents du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris : Ministère de l'éducation nationale, CNDP, 1989, p. 135-137.

645 Voir 3.1.

646 Voir tout le chapitre 3.

647 Extrait de GRIMALDI Domenico, *Saggio di economia campestre per la Calabria Ultra*, 1770, cité in CARIDI Giuseppe, *La Calabria nei documenti storici. 2. Da metà Seicento a fine Ottocento*, Reggio Calabria : Falzea editore, 2000, p. 57-62. ; voir 5.4.

648 THOMPSON (1991), p. 240.

Si de tels passages sur la propriété, tout comme le long développement fait en 5.4. à un tel sujet, peuvent sembler un peu hors de propos dans cette thèse, éloignés du sujet, il nous semble difficile d'en faire l'économie, même dans ce chapitre sur l'intérêt public. La raison en est simple : le rapport à la propriété est, selon nous, particulièrement révélateur de l'ascension du négoce, de l'affirmation de l'agriculture commerciale, de l'augmentation des rendements, de l'exploitation de la terre qui n'est pas sans lien avec l'augmentation des échanges maritimes. De la Calabre à la France, en passant par la Sardaigne, les pouvoirs s'exercent à vouloir peupler les littoraux et les échanges maritimes visées deviennent prétextes à des aménagements portuaires. Encore une fois, au risque de tomber dans la tautologie, ce n'est pas un hasard si de tels processus s'accompagnent du développement de la propriété privée « moderne ».

6.4. Le mythe moderne du progrès

À propos de l'Amérique, mais cela est également valable pour la Vieille-Angleterre, Edward Palmer Thompson note :

« Les colons puritains étaient prêts à moraliser leur appropriation des terres indiennes en faisant référence aux commandements du Seigneur : « Emplissez la terre et soumettez-là » (Genèse 1,28).

Chasser, pêcher et même semer quelques parcelles non clôturées était clairement inférieur à « soumettre » la terre. [...] On ne pouvait pas le présenter comme une « amélioration » et, par conséquent, sa capacité à justifier des droits de propriété était faible. »⁶⁴⁹

Il est notable que l'amélioration de la terre nécessitant du travail, assujettir la terre exige aussi d'assujettir les pauvres travailleurs⁶⁵⁰. Tout comme la notion d'« intérêt public » permet de réunir des alliés potentiels et d'écarter des adversaires en insinuant qu'ils se fichent du bien général⁶⁵¹, l'idée d'amélioration de la production par l'enclosure permet de désigner ceux qui pourraient en souffrir comme les petits exploitants récalcitrants anglais (ou plus encore, écossais) « comme des méchants et des ennemis du « progrès » »⁶⁵². L'idée d'une progression vers un meilleur pour l'humanité relève d'une certaine subjectivité. Ainsi, dans les écrits napolitains du XIX^e siècle bourbon, Angelantonio Spagnoletti ne trouve pas de références au train à vapeur lorsqu'il s'agit de « progrès », de « civilisation », mais plutôt chez certains des références à l'ordre, à l'absence de

649 *Id.*, p. 229.

650 *Id.*, p. 231.

651 LANDI (2009). ; voir aussi l'exemple des notables de La Seyne en 6.1. rejetant leur concurrents grâce à cette rhétorique.

652 THOMPSON (1991), p. 240.

délinquance, à l'éclairage public, et, chez d'autres, des références aux théâtres permettant certaines formes de distinction, ou encore aux bibliothèques et aux écoles⁶⁵³. L'historien du royaume des Deux-Siciles, faisant mention aux nombreux fonds destinés aux communes pour des ouvrages qui n'ont finalement pas été réalisés⁶⁵⁴, rajoute à ce propos :

« *Il progresso di civilizzazione si muoveva sotto il segno dell'egemonia dei notabili e, per questo motivo, si riteneva che esso si realizzasse quando coincideva con la visione che quelli avevano delle relazioni sociali e del proprio ruolo piuttosto che con l'effettiva costruzione delle opere pubbliche e delle infrastrutture di cui aveva bisogno il regno : il progresso delle Due Sicilie coincideva con quello dei suoi proprietari, non con quello della gran massa della popolazione.* »⁶⁵⁵

Le néologisme « civilisation » a été introduit en Italie par Pietro Verri en 1763. Ce mot avait été utilisé quelques années plus tôt en France. Deux années plus tard, dans *Il Caffé*, c'est un autre néologisme qui apparaît, celui de *perfettibilità*⁶⁵⁶. Il y a l'idée d'un chemin à suivre, mais l'on se doute bien que tout le monde ne peut être d'accord sur celui qu'il faudrait emprunter et que l'idée de « progrès » est alors soumise aux rapports de force du temps dans lequel elle s'inscrit. Cela donne lieu à une vision strictement élitiste du progrès, comme celle revendiquée par Francesco Saverio Salfi, dans la continuité de Condorcet, autant à l'université de Pavie que dans les loges maçonniques : un progrès administré aux multitudes par une classe dirigeante illuminée⁶⁵⁷. Encore une fois, la liaison entre « progrès » et « public » apparaît dans toute sa splendeur. Il faut diriger le « peuple » vers le mieux, parler au nom de l'intérêt public. Voici le rôle du prince chez Muratori⁶⁵⁸. Voici le rôle de l'État, expression de l'intérêt général, qui de ce fait peut même spolier l'intérêt particulier, la « liberté » de l'être générique, en expropriant une propriété privée au nom de l'utilité publique d'un ouvrage. La propriété « moderne » étant « sacralisée », des indemnités en argent sont prévus et ce dès le XVIII^e siècle⁶⁵⁹, participant encore à l'affirmation de l'argent comme équivalent général.

653 SPAGNOLETTI Angelantonio, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Bologna : Il Mulino, 1997, p. 227-228.

654 *Id.*, p. 228.

655 *Id.*, p. 229. Trad. : « Le progrès de civilisation se mouvait sous le signe de l'hégémonie des notables et, pour cela, on renouait qu'il se réalisait quand il coïncidait avec la vision qu'ils avaient des relations sociales et de leur propre rôle plutôt qu'avec l'effective construction des ouvrages publics et des infrastructures dont avait besoin le royaume : le progrès des Deux-Siciles coïncidait avec celui de ses propriétaires, et non avec celui de la grande masse de la population. »

656 SOFIA Francesca, « Progresso / Incivilimento » in BANTI, CHIAVISTELLI, MANNORI, MERIGGI (2011), p. 19-32.

657 *Id.*

658 LANDI (2009).

659 LACCHE Luigi, *L'espropriazione per pubblica utilità. Amministratori e proprietari nella Francia dell'Ottocento*, Milano : Lacchè editore, 1995.

L'ingénieur « moderne » prend tout son rôle dans la matérialisation de cette idéologie progressiste. À propos de l'institution des Ponts et Chaussées en France, Antoine Picon explique :

« La volonté d'accroître la production et les échanges figure parmi ces préoccupations. Après avoir massivement investi dans la défense du royaume, après avoir construit forteresse sur forteresse pour protéger ses frontières, la monarchie entend privilégier la vie économique, l'agriculture, les manufactures et le commerce. Il convient pour cela de réaliser au moindre coût des routes, des ponts et des canaux ; c'est dans ce contexte qu'intervient la naissance du corps et de l'École des Ponts. Quoi de plus utile que ces deux établissements voués à l'amélioration des communications ? Leur renforcement apparaît comme la conséquence de cette utilité assez généralement reconnue par les élites éclairées, utilité qui leur permettra de survivre un peu plus tard aux bouleversements révolutionnaires.

L'accent mis sur les processus de production et sur les échanges participe d'un idéal circulatoire assez répandu dans les cercles éclairés des physiocrates aux administrateurs et des savants aux techniciens. Il faut mettre en mouvement les hommes et les richesses ; il faut rendre encore plus fluides les circulations existantes afin de vivifier toutes les parties du royaume. »⁶⁶⁰

Sur l'idéologie des ingénieurs des Ponts et Chaussées, Luigi Blanco note quant à lui qu'ils sont particulièrement libéraux sur les questions de politique économique, extrêmement favorables à la centralisation et à la rationalisation organisatrice de l'appareil étatique tout en étant particulièrement confiants dans le développement des connaissances technico-scientifiques et dans le rôle qu'elles jouent dans la poursuite du progrès de l'humanité⁶⁶¹. La figure de cet ingénieur nous semble donc assez emblématique de ce que Jacques Ellul nomme le « double mouvement corrélatif » entre essor économique et exigence d'un État organisateur⁶⁶², ou de ce que René Riesel et Jaime Semprun nomment plus directement « la fusion de l'économie et de l'État »⁶⁶³.

Dès la première moitié du XIX^e, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont développé « une « riche pensée gestionnaire »⁶⁶⁴ dans le sillage de l'économie politique classique »⁶⁶⁵. Bruno Marnot écrit à un tel propos :

660 PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Paris ; Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 299-300.

661 BLANCO Luigi, *Stato e funzionari nella Francia del Settecento : gli « ingénieur des Ponts et Chaussées »*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, 14, Bologna : Il Mulino, 1991, p. 404.

662 ELLUL (1956), p. 16.

663 RIESEL René, SEMPRUN Jaime, *Catastrophisme, administration du désastre et soumission durable*, Paris : Encyclopédie des nuisances, 2008, p. 64.

664 Expression de B. Grall.

665 MARNOT (2011), p. 254.

« Le paradigme de la mécanique industrielle fut appliqué à la construction des routes que les ingénieurs assimilaient à une machine dont il fallait, par exemple, améliorer le revêtement pour à la fois réduire leur usure et le frottement au passage répété des roues. Jean-Baptiste Say avait d'ailleurs établi cette analogie entre la machine et le moyen de transport dans son *Traité d'économie politique* de 1803 : « Les moyens de communication favorisent la production précisément de la même manière que les machines qui multiplient les produits de nos manufactures et en abrègent la production. »⁶⁶⁶

Par ailleurs, faciliter l'échange de marchandises, accroître la productivité, multiplier les produits, au nom de l'intérêt public, revient à choisir la voie capitaliste, dont il était question au chapitre précédent, au nom du peuple⁶⁶⁷. L'économiste David Ricardo n'hésite pas, par exemple, à déclarer dans son livre *On the Principles of Political Economy and Taxation*, publié en 1817, que « l'accroissement de la masse générale des produits répand partout le bien-être »⁶⁶⁸.

Alors pourquoi ne pas poursuivre dans cette voie quand les rênes de l'État sont tenues pour l'intérêt public ? C'est ce que Kostas Papaioannou appelle une « théologie sécularisée du progrès » : empreinte théologique à laquelle, par ailleurs, même un critique assidu de l'économie politique tel que Marx n'a pas toujours réussi à échapper⁶⁶⁹.

Nous avons ici, dans une certaine mesure, tenter de suivre Quentin Skinner lorsqu'il écrit :

« il est extrêmement difficile de ne pas tomber sous le charme de notre propre héritage intellectuel. Quand nous analysons nos concepts normatifs et que nous y réfléchissons, nous sommes facilement ensorcelés et convaincus que la façon de penser ces concepts, héritée du courant dominant de nos traditions intellectuelles, est forcément la seule. »⁶⁷⁰

Il nous a semblé que sur la question de l' « intérêt public », une telle sorcellerie peut avoir tendance à subsister. Ce n'est pas parce qu'un pouvoir agite sans cesse les notions de « bien commun », d' « intérêt général », de « liberté », d' « égalité », de « progrès », que nous sommes

⁶⁶⁶ *Id.*, p. 255.

⁶⁶⁷ Difficile de ne pas penser ici à ce que Nietzsche désigne comme le mensonge de l'État qui se fait passer pour le peuple : NIETZSCHE Friedrich, *Ainsi parlait Zarathoustra*, 1883-1885, Paris, 10/18, p. 46.

⁶⁶⁸ RICARDO David, *Œuvres complètes*, Paris : Guillaumin, 1847, p. 105.

⁶⁶⁹ PAPAIOANNOU Kostas, *La consécration de l'histoire*, 1983, Paris : Ivrea, 1996, p. 79. ; S'il n'avait pas été fait, à sa mémoire, mention de l'œuvre de Papaioannou durant les cours de l'historien Michel Fourcade que l'auteur de cette thèse avait suivi en première ou seconde année d'études à l'université de Montpellier, nous ne pouvons que nous rappeler, même si cela date, qu'il était question d'une telle problématique.

⁶⁷⁰ SKINNER (1998), Ebook emplacement 1190.

tenus de prendre ces mots comme des gages d'honnêteté en soi, comme des termes qui parleraient d'eux-mêmes. Il nous semble qu'une étude de leur usage, aussi minimale soit-elle, de leur inscription dans un certain complexe et un contexte discursifs, révèle assez rapidement, non pas simplement ce qu'ils cachent ou devraient cacher, mais plutôt ce qu'il faut vraiment entendre derrière de tels termes. Voilà selon nous une confusion entretenue, et dont l'entretien n'est pas d'un moindre apport dans légitimation des pouvoirs étatiques et négociants. De quel « bien », de quelle « liberté », de quelle « égalité », de quel « progrès », est-il question au regard du contexte dans lequel ces expressions sont utilisées, et de l'intention avec laquelle elles sont prononcés ?

Nous avons vu que l'idée même de « public » n'est pas neutre, qu'elle peut participer, tout comme l'idée de « peuple », d'une manière d'envisager le pouvoir, que le « public » peut aussi bien être le récepteur attendu d'une idéologie que celui de qui on envisage la participation, ou du moins un semblant de consentement, si utile à la légitimation d'une domination. Il a également été entrevu que la question de l'intérêt privé n'est pas non plus innocente dans la délimitation des prérogatives étatiques, que l'économie politique a pu d'une certaine manière venir en aide à la loi, notamment dans la définition des législations sur la propriété, envisagée comme liberté. Adam Smith a été jusqu'à écrire, se faisant bien plus partisan que nous-mêmes de notre hypothèse initiale, que l'État naît pour défendre la propriété.

Il a été noté à quel point la définition des « avantages généraux » à la fin du XVIII^e siècle est teintée d'un long passé mercantiliste dont décidément l'idéologie a bien du mal à se dépêtrer malgré quelques silences et contorsions, et qu'il est toujours question de servir la croissance de la puissance militaire tout autant que la croissance économique. Le « progrès » n'a pas pris en tout temps, ni partout ce sens, mais cette jonction entre concentration des pouvoirs et extension capitaliste semble avoir fini par prendre le dessus dans un contexte de concurrence internationale. Par ailleurs, si une telle évolution au nom de l'intérêt « public » pourrait choquer quiconque prend la notion de « public » comme une notion neutre, ce serait oublier les inégalités sociales, les inégalités de pouvoir, qui ont permis à une classe dominante de se créer un « public ».

CHAPITRE 7

Des usages de l'État

« Le caractère objectivement indispensable de l'appareil bureaucratique, une fois qu'il est mis en place, et l'« impersonnalité » qui lui est propre, impliquent [...] qu'il est très facilement disposé à se mettre au service de toute personne qui a su s'emparer de lui »⁶⁷¹. Voici une phrase de Max Weber qui suggère que des luttes peuvent toujours se tramer pour avoir prise sur l'État « moderne ».

La centralisation étatique en France a déjà commencé avant la Révolution française comme a pu le noter Alexis de Tocqueville, affirmant même qu'une « révolution administrative » a précédé la révolution politique⁶⁷². Cependant, il est indéniable que la révolution a pu jouer un certain rôle dans l'affirmation du caractère unificateur de l'État français : abolition des privilèges et des droits féodaux, abolition des pays d'états, mise en place des départements, déclaration le 25 septembre 1792 de la république comme étant une et indivisible, unité des poids et des mesures, ... C'est aussi d'une unité fiscale dont il s'est agi. À ce propos, Jean-Clément Martin note :

« La mise en place d'une fiscalité appliquée à toute la société sans faille est certainement la contrainte la plus récurrente par laquelle l'État se fait connaître. Noblesse, clergé et tiers état se retrouvent tous concernés, même si cela reste encore à des titres différents, devant les exigences fiscales continues. Dans les campagnes, la pression est concrète et parfois brutale, lorsque les employés des traites ou de la gabelle perquisitionnent les maisons à la recherche de tabac ou de sel de contrebande, ou tendent de véritables guet-apens aux bandes de fraudeurs avec lesquelles une petite guerre se mène, entraînant son lot de gabelous battus, voire tués, et de contrebandiers exécutés, envoyés aux galères ou flétris par le bourreau. Ce poids de l'État, déjà insupportable avant 1789, sera renforcé et encore plus honni lorsqu'il s'aggravera des prétentions à réglementer étroitement la vie religieuse et sociale et qu'il

671 WEBER Max, *La domination*, Paris : La Découverte, 2013, p. 102.

672 TOCQUEVILLE Alexis de, *L'Ancien Régime et la révolution*, 1856, Paris : Gallimard, 1952, Livre troisième Chapitre VII.

balayera d'un coup les traditions d'administration paroissiale ou seigneuriale vieilles de plusieurs siècles. »⁶⁷³

Au-delà du cas français, l'uniformisation que peut produire l'État « moderne », notamment liée à la centralisation, a pu contribuer à son image de personne juridique abstraite. La conception de l'État comme contrat correspondrait alors à une objectivation de l'État⁶⁷⁴. Ceci serait à mettre en opposition avec des formes étatiques, ou pré-étatiques, antérieures. Ainsi Thomas Kuehn écrit, parlant de la Florence du tout début du XVI^e siècle, que les modes de fonctionnement du droit montrent à quel point l'État n'était pas encore une personne juridique fictive, mais un système de relations : « *E mostrano pure che le persone che erano coinvolte in questi rapporti non erano ancora immaginate come moderni soggetti privati dotati di diritti ma come "persone" plasmabili che si definivano relazionalmente* »⁶⁷⁵.

Constatant par exemple l'unification du droit civil effectué sous la révolution, mais déjà entamé sous l'Ancien Régime⁶⁷⁶, nous ne remettons pas en cause de telles assertions, mais nous voudrions tout de même voir s'il est possible, malgré la Révolution française, au-delà de la Révolution française, de relativiser l'idée d'État comme personne juridique abstraite. Nous allons donc observer quelques données de la centralisation et du principe d'uniformisation, notamment du point de vue technique, tout en soulignant ensuite un certain (ré)investissement du pouvoir par le monde du négoce. Constatant que dans le contexte d'essor économique de l'Europe des XVIII^e et XIX^e siècle, le monde du négoce a pu souhaiter instrumentaliser l'État, d'autant que sa « modernisation » le rendait plus puissant et plus interventionniste, il sera question de voir comment peuvent se concilier uniformisation et instrumentalisation. Il s'agira enfin de tenter d'étudier une telle dynamique par une étude de cas plus précise : la réaction à l'aube de la Restauration des négociants de la chambre de commerce de Marseille contre l'institution des Ponts et Chaussées.

7.1. La centralisation et l'ingénieur « moderne »

En France, en 1799, dans la continuité d'un enchaînement de coups d'État, de révolutions de palais, d'une période de révolution confisquée⁶⁷⁷, sur lesquels nous ne reviendrons pas, Napoléon

673 MARTIN Jean-Clément, *Nouvelle histoire de la Révolution française*, Paris : Perrin, 2012, p. 80.

674 CHITTOLINI Giorgio, « Il « privato », il « pubblico », lo Stato » in CHITTOLINI, MOHLO, SCHIERA (1994), p.553-589.

675 KUEHN Thomas, « Antropologica giuridica dello Stato » in *Id.*, p. 367-380. Trad. : « Et ils montrent aussi que les personnes impliquées dans ces rapports n'étaient pas encore imaginées comme des sujets modernes privés dotés de droits mais comme des "personnes" plasmables qui se définissaient rationnellement. »

676 MARTIN (2012), p. 200.

677 *Id.*, Quatrième partie.

prend les rênes de l'État et fait en sorte d'en finir avec la révolution⁶⁷⁸. L'heure est au retour à l'ordre et à la « dépolitisation »⁶⁷⁹. Une part de la loi Le Chapelier du 14 juin 1791 est confirmée par la loi du 12 avril 1803 interdisant toute coalition ouvrière. L'esclavage est rétabli dans les colonies et les groupements corporatifs d'entrepreneurs sont pour leur part ré-autorisés⁶⁸⁰. Les relais du pouvoir exécutif sur le territoire dominé ne sont plus les intendants du roi, mais les préfets.

« L'appareil de contrôle du pays se renforce, tout en étant de plus en plus dépendant de la décision de l'empereur lui-même. Les préfets s'affirment comme les instruments essentiels de cette centralisation : ils sont alors jugés à leur capacité à assurer la conscription et le maintien d'un « bon esprit » dans les départements. Leurs services se doublent d'une machine policière réorganisée par Fouché en 1804, au sein d'un ministère chapeautant quatre directions régionales et des divisions spécialisées (Sûreté et police secrète. Émigrés, etc.) . »⁶⁸¹

C'est aussi sous le Premier Empire qu'est créé le conseil général des Ponts et Chaussées, par le décret du 25 août 1804, comme héritier de l'assemblée des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées. En ce qui concerne la Provence, une telle création marque une remarquable transformation par rapport au XVIII^e siècle. Ce corps n'y avait alors pas sa place. Il y avait un architecte de la province, « charge dans laquelle se succèdent les Vallon, Georges Vallon obtenant par exemple la survivance pour son propre fils en 1736 »⁶⁸². Les ingénieurs des fortifications avaient également leur rôle, bien qu'à partir de 1762, par paliers successifs, une certaine « dépossession » commençait, au profit notamment des ingénieurs de la marine⁶⁸³.

S'il est donc notable qu'une centralisation existait déjà au XVIII^e siècle, l'affirmation des Ponts et Chaussées sur tout le territoire, liée notamment à l'abolition des pays d'état, peut être lue comme un signe d'une concentration des pouvoirs au niveau technique, voire d'une confiscation technocratique de l'aménagement portuaire. Cela n'est pas sans rappeler ce qu'a pu écrire Jacques Ellul, même si sa définition unilatérale et générique de la « technique » peut poser problème⁶⁸⁴ : « L'État, organe de centralisation par nature, est alors en même temps l'organe d'élection du centralisme technique »⁶⁸⁵.

678 *Id.*, Quatrième partie, 21.

679 JESSENE Jean-Pierre, *Révolution et Empire 1783-1815*, Paris : Hachette, 1993. : Pierangelo Schiera parle quant à lui, de dépolitisation paradoxale liée ensuite durant le XIX^e siècle et l'affirmation de l'État libéral « de droit » - SCHIERA Pierangelo, *Lo Stato moderno. Origini e degenerazioni*, Bologna : Clueb, 2004, p. 108.

680 JESSENE (1993), p. 201.

681 *Id.*, p. 230.

682 DURAND (2009), p. 226.

683 *Id.*, p. 226-227.

684 Voir « Le conditionnement néotechnologique » in MANDOSIO (2000), p. 113-165.

685 ELLUL Jacques, *La technique ou l'enjeu du siècle*, Paris : Economica, 1990, p. 179.

Au début du XIX^e siècle, l'épisode napoléonien marque une grande partie de l'Europe, dont les États italiens qui vont connaître leur *decennio francese*.

« Au fil des guerres, la puissance impériale s'accroît, non seulement par l'extension du territoire français, mais aussi par la conquête d'espaces devenus de véritables protectorats de la France. La gestion de ce vaste ensemble alourdit considérablement les tâches du gouvernement, mais elle offre en même temps une aire d'expansion aux administrateurs français. »⁶⁸⁶

Entre 1804 et 1815, ce sont plus de 2 200 000 Français qui sont appelés sous les drapeaux, même si « au fil de l'aventure napoléonienne, il est davantage fait appel aux soldats recrutés dans les territoires annexés ou les États satellites »⁶⁸⁷.

Les conquêtes de l'empire participent aux processus de concentration des pouvoirs dans les zones qu'elles touchent. Ainsi en est-il des États italiens, même si des tentatives de centralisation y étaient déjà notables, tout comme en France, au siècle précédent. Ainsi, si la période napoléonienne est particulièrement importante dans la définition de l'ingénieur moderne, elle s'inscrit aussi dans un contexte plus large de l'évolution des États « modernes »⁶⁸⁸. Au XVIII^e siècle, dans le royaume de Naples, la centralisation se fait dans l'optique de lutter contre certains groupes dominants, ou plutôt pour obtenir leur obéissance. Des institutions de sciences et techniques sont instaurées au service du pouvoir : la *Reale Accademia di Marina* est fondée en 1735, la *Reale Militare di Artiglieria* en 1744, la *Reale Accademia del Corpo degli Ingegneri* en 1754. De la fusion de ces deux dernières naît ensuite la *Reale Accademia Militare*⁶⁸⁹. Mais le *decennio francese* marque particulièrement le *Mezzogiorno*. Piero Bevilacqua écrit :

« I vari progetti di riforma delle istituzioni feudali, tentati inutilmente nella seconda metà del Settecento dai governi ispirati dagli intellettuali illuministi, ebbero dunque finalmente una concreta realizzazione. Ma ciò era avvenuto, non bisogna dimenticarlo, grazie a un intervento esterno, per la forza e la determinazione di una potenza straniera sorretta da un esercito invasore. »⁶⁹⁰

686 BOUDON Jacques-Olivier, *Histoire du Consulat et de l'Empire 1799-1815*, 2000, Paris : Perrin, 2003, p. 283.

687 JESSENE (1993), p. 219.

688 BIGATTI Giorgio, « La matrice di una nuova cultura tecnica. Storie di ingegneri (1750-1848) » in BLANCO Luigi (a cura di), *Amministrazione, formazione e professione : gli ingegneri in Italia tra Sette e Ottocento*, Annali dell'Istituto italo-germanico in Trento, 52, Bologna : Il Mulino, 2000, p. 31-89.

689 BRANCACCIO Giovanni, *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*, Napoli : Giulia editori, 1991.

690 BEVILACQUA (2005), p. 25. Trad. : « Les différents projets de réforme des institutions féodales, inutilement tentés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle par les gouvernements inspirés par les intellectuels illuminés, connurent donc finalement une réalisation concrète. Mais cela était advenu, et il ne faut pas l'oublier, grâce à une intervention extérieure, par la force et la détermination d'une puissance étrangère soutenue par une armée d'invasion. »

À la suite de l'invasion française, est abolie la féodalité, ce qui contribue à l'affirmation progressive de la propriété privée « moderne » jusque dans l'Italie méridionale. Est aussi réformée l'administration fiscale, avec l'introduction d'un impôt foncier qui vient se substituer à quelques vingt-trois contributions directes⁶⁹¹. Uniformisation rime donc avec « simplification », « rationalisation » dirait Weber. Une des réformes administratives les plus significatives est la réorganisation territoriale du royaume avec la création de quatorze intendances dont la compétence s'étend « *dall'andamento della produzione e del commercio alle finanze, dalla leva militare alla sicurezza pubblica* ».

« Nei capoluoghi si organizzavano poi i consiglio provinciali, nominati sulla base di collegi delimitati dallo stesso ambito territoriale, e, secondo i criteri moderni, di "elettorato" attivo e passivo fondato sul censo. Anche i comuni venivano a dotarsi di un sindaco, di una sorta di consiglio comunale (il decurionato) e di una giunta (il Corpo della città), i cui membri venivano scelti fra una ristretta élite di proprietari terrieri e di professionisti »⁶⁹².

Le corps des Ponts et Chaussées, quant à lui, est institué en 1808, comme signe d'une « modernisation technique » sur le modèle français⁶⁹³. Mais sur quelles bases idéologiques s'appuie une telle « modernisation » ? Dit en d'autres mots, de quelle culture politique est imprégné l'ingénieur « moderne » ? Si, à la fin de l'Ancien Régime, les ingénieurs des Ponts et Chaussées étaient plutôt libéraux sur les questions de politique économique, ils étaient également partisans d'une centralisation et d'une organisation plus rationnelle de l'appareil étatique : idéologie à laquelle s'ajoutait une conception de la stratification sociale essentiellement fondée sur des critères méritocratiques. Ils avaient une extrême confiance dans le développement des connaissances technico-scientifiques et dans le rôle que ces dernières pouvaient jouer dans la poursuite du progrès de l'humanité⁶⁹⁴. Et c'est aussi ce type d'idéologie qui peut expliquer la survivance de ce corps professionnel malgré la tourmente révolutionnaire, au même titre que la précoce mentalité « technocratique » qui l'accompagnait⁶⁹⁵.

691 *Id.*, p. 29.

692 *Id.*, p. 30. Trad. : Dans les chefs-lieux s'organisaient ensuite les conseils provinciaux, nommés sur la base de collèges délimités par le même domaine territorial et selon les critères modernes d' "électorat" actif et passif fondé sur le cens. Les communes aussi venaient doter d'un maire, d'une sorte de conseil communal (le decurionat) et d'une junte (le Corps de la ville), dont les membres étaient choisis au sein d'une élite restreinte de propriétaires terriens et de professionnels. »

693 FOSCARI Giuseppe, « Dalla Scuola al Corpo : l'ingegnere meridionale nell'Ottocento preunitario » in BLANCO (2000), p. 379-395.

694 BLANCO (1991), p. 404.

695 *Id.*

« Libéralisme » économique mêlé d'étatisme « planificateur », une contradiction ? L'expansion économique a participé et participe à la construction étatique, et l'État doit être au service de l'expansion économique. L'ingénieur est une des figures majeures de cette « modernité », de l'ère industrielle. Les travaux portuaires sont censés avoir un caractère démiurgique pour le développement du négoce, autant comme activité que comme groupe social : il s'agit de faciliter les transports de marchandises, réduire ainsi les coûts, favoriser alors la production générale. L'ingénieur est celui qui conçoit les projets, qui justifie de leur utilité publique : pour l'État, pour le marché, pour les deux. Il écrit ensuite les cahiers des charges que doit suivre l'entrepreneur adjudicataire : cahiers des charges censés prendre en compte la durabilité de l'ouvrage, mais aussi la valeur de celui-ci, et les possibilités de profit pour l'entrepreneur. Il estime les coûts du travail vivant, les coûts du travail mort, participant en cela pleinement à l'affirmation du travail abstrait essentiel au mode de production capitaliste. Plus encore que le négociant, qui, comme nous allons le voir notamment dans la seconde partie, peut, dans le souci de son intérêt direct, avoir des visions de plus court-terme, voire bloquer des projets, l'ingénieur est le légitime promoteur du mythe moderne du progrès. Il met les connaissances techniques qui lui ont été transmises au service de la réalisation d'infrastructures portuaires censées faciliter les échanges.

« Comme le rappelle B. Grall, l'École des Ponts et Chaussées était née, au XVIII^e siècle, du besoin ressenti par l'État de disposer d'un instrument statistique et cartographique systématique, comme par exemple dresser des cartes routières détaillées et établir une classification des voies pour guider les choix budgétaires⁶⁹⁶. Ce travail fut poursuivi au XIX^e siècle avec la reprise du programme de canalisation et la construction des voies ferrées »⁶⁹⁷.

L'ingénieur est par exemple, selon Louis Becquey, directeur général des Ponts et Chaussées dans les années 1820, celui qui « pense avec raison que l'éclat et la grandeur de ces entreprises résident essentiellement dans l'ensemble des travaux qui créent la navigation, et non dans le luxe particulier à chacun des ouvrages »⁶⁹⁸. Par ailleurs, le même Becquey en 1820 évoque la liaison intime entre dimension politique et dimension économique de l'aménagement dans la construction de l'espace national : les communications influencent les mœurs, et cette influence permet de « lier entre elles

696 GRALL Bernard, *Economie de forces et production d'utilité. L'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831-1891)*, Rennes : PUR, 2004, p. 29.

697 MARNOT (2011), p. 252.

698 BECQUEY Louis, *Rapport au roi sur la situation des canaux au 31 mars 1823*, Paris : Imprimerie royale, avril 1823, p. 5.

et d'assembler les différentes parties d'un grand tout, ce qui contribue à les maintenir sous une même loi politique et sous un même gouvernement »⁶⁹⁹.

Dans le royaume des Deux Siciles, si un ingénieur comme Carlo Afan De Riviera se fait grand soutien d'une intervention massive de l'État dans le secteur des travaux publics, et s'oppose donc de fait à un avocat et économiste comme Matteo De Augustinis qui refuse tout obstacle à l'initiative privée, il n'en parle pas moins, comme le note l'historien Aldo Di Biasio, la langue des économistes⁷⁰⁰.

Si en France, « l'habitude d'une administration puissante et compétente de s'occuper de l'infrastructure » a été plus notable qu'en Angleterre, où l'initiative privée a particulièrement été de mise⁷⁰¹, il existe tout de même une évolution afin de tenter de conjuguer l'intervention privée à l'intervention publique : évolution marquée par exemple par la naissance dans les années 1820-1830 de la profession d'ingénieur civil⁷⁰². Même dans le royaume des Deux-Siciles, les ingénieurs d'États sont parfois considérés comme trop puissants. Ainsi le 10 mai 1831, le conseil provincial de Salerne demande à ce que les autorités provinciales soient libres de choisir d'autres professionnels pour les projets d'aménagement⁷⁰³. Il a aussi existé au XIX^e siècle des ingénieurs entrepreneurs, en France et ailleurs, comme le Sicilien Luigi Orlando émigré au Piémont qui a été dans l'Italie unifiée sénateur, mais qui a aussi pris la direction de chantiers navals à Gênes, et de travaux portuaires en Sardaigne et à Livourne⁷⁰⁴.

7.2. Courtes mentions sur le négoce en politique

Au XIX^e siècle, l'ingénieur peut être entrepreneur. L'entrepreneur peut entrer en politique. Les trois figures se recrutent dans les familles aisées, issues de la bourgeoisie - mot qui a d'ailleurs pris le sens que nous lui connaissons encore aujourd'hui. Cette réalité change bien sûr selon les contextes étatiques. Dans le Royaume des Deux-Siciles, l'existence d'une bourgeoisie d'affaires autochtone est bien plus relative que dans le Piémont, qu'en France ou qu'en Angleterre, et c'est d'ailleurs un John Woodhouse qui prend l'initiative privée de faire construire le port de Marsala⁷⁰⁵,

699 Cité dans PICON Antoine, « De l'utilité des travaux publics en France au XIX^e siècle », *Culture technique*, n° 26, 1992, p. 122-127.

700 DI BIASIO Aldo, *Politica e Amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento*, Napoli : Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, p 53.

701 VERLEY (1985), p. 194.

702 PICON (1992).

703 FOSCARI (2000).

704 Il en est plusieurs fois question dans DEWERPE Alain, *Les mondes de l'industrie. L'Ansaldo, un capitalisme à l'italienne*, Paris / Rome : EHESS / École française de Rome, 2017. Il en sera également question dans la seconde partie de cette thèse.

705 Il en est question en 4.4.

pendant qu'en 1818 le premier bateau à vapeur « italien », le « Ferdinando I », qui part du port de Naples vers Marseille est de fabrication française, tout comme l'ingénieur Bayard qui dirige en 1839 les travaux de la ligne ferroviaire Naples-Portici. Ainsi, la première ligne « italienne » est elle-même liée à la France⁷⁰⁶. Concernant l'histoire d'une telle influence étrangère dans le *Mezzogiorno*, l'historien Stephan R. Epstein a pu considérer pour les siècles précédents que les effets de concurrence qui en découlait entre marchands florentins, vénitiens ou encore génois, pouvaient jouer en faveur des souverains espagnols, maniant notamment l'instrument du privilège fiscal concédé ou non⁷⁰⁷. Il semble par contre qu'au XIX^e siècle, le royaume des Deux-Siciles n'est pas au même niveau commercial et industriel que des pays comme l'Angleterre ou la France, et qu'il peut en être assez dominé dans le jeu des concurrences inter-étatiques⁷⁰⁸.

On peut noter que dans d'autres contextes étatiques, la présence plus effective d'une bourgeoisie d'affaires autochtone a été un enjeu politique autrement important, même s'il ne faut pas négliger la réalité marchande d'une ville comme Messine et l'accession aux charges politiques par des négociants qui a pu, comme ailleurs, y être notable⁷⁰⁹.

À Livourne, entre les débuts de la Restauration et la moitié des années 1830, l'accès à l'anoblissement, donc aux magistratures citadines, est ouvert à la bourgeoisie du négoce sans qu'ils doivent abandonner leur profession. Les facteurs déterminants de l'admission sont la propriété foncière, la richesse économique et le style de vie. Cela fait suite à l'assimilation progressive, à partir du XVIII^e siècle, de la classe négociante à l'autre composante des classes dominantes, l'aristocratie foncière⁷¹⁰. Il est aussi notable que la domination française a eu un rôle à cet égard. D'après Samuel Fettah, elle aurait favorisé l'émergence du négoce livournais en tant que groupe social, qui est notamment marqué par la création en 1801 d'une chambre de commerce⁷¹¹.

D'une manière générale, le processus d'absorption dans le monde politique des élites économiques négociantes, qui notons-le n'est pas une stricte nouveauté du XIX^e siècle, permet peu à peu l'instauration de liens commerciaux plus denses entre arrière-pays et interface maritime.

« Il mondo del grande negozio, di cui nel Settecento si lamentava la tendenza a far fortuna in città e poi ritornarsene nei paesi d'origine, fu così sempre più legato all'entroterra e spinto alla

706 BEVILACQUA (1993), p. 54-55.

707 EPSTEIN Stephan R., « Storia economia e storia istituzionale dello Stato », in CHITTOLINI, MOLHO, SCHIERA (1994), p. 97-111.

708 Voir SPAGNOLETTI (2008).

709 C'est du moins ce que semble vouloir accompagner le port franc reconfirmé par édit à la fin du XVIII^e siècle : voir 3.1.

710 MARZAGALLI (1993).

711 FETTAH Samuel, *Les limites de la cité. Espace, pouvoir et société à Livourne au temps du port franc (XVII^e-XIX^e siècle)*, Rome : Ecole française de Rome, 2017, p. 173.

condivisione degli interessi toscani ed alla partecipazione alla cosa pubblica , sul piano amministrativo come sul piano economico-finanziario. Dagli anni Trenta dell'Ottocento si assiste ad un crescente coinvolgimento del capitale labronico in opere e speculazioni sul suolo toscano (ferrovie, miniere) e parallelamente ad una crescente partecipazione dell'élite livornese all'elaborazione di programmi filantropici ed educativi di sapore saint-simoniano – un saint-simonismo peraltro opportunamente purgato degli elementi anti-liberoscambisti e dell'originario attacco alla eredità. »⁷¹²

Pour donner un autre exemple d'une telle dynamique, on peut rappeler qu'en France, dans les années 1840, un parti comme le « parti colonial » du radical Eugène Etienne compte plusieurs avocats du port de Marseille. Parfois, les négociants prennent directement des fonctions politiques. Selon Nicolas Bourguignat :

« Plutôt que d'avoir recours à des porte-parole, certaines figures du négoce cumulaient les deux casquettes. En plus d'être présent au conseil municipal et au conseil général des Bouches-du-Rhône, le président du tribunal de commerce des premières années du Second Empire Edmond Canaple était également député au Corps législatif, du moins jusqu'à sa défaite en 1863. Sous la IIIe République, un Jules Charles-Roux finit même par basculer des affaires (il était membre de 25 conseils d'administration) à la politique. »⁷¹³

Des entrepreneurs, donc, en politique, pleinement intégrés au fonctionnement de l'État « moderne », comme des négociants au long-cours pouvaient être sous l'Ancien Régime consuls de Saint-Tropez⁷¹⁴. Mais dans le même temps, il est courant de souligner l'importance, comme ce fut le cas plus tôt, de la domination napoléonienne dans la construction de l'État « moderne » centralisé. C'est ici qu'une histoire plus détaillée s'impose afin de tenter de comprendre comment des négociants, tels que ceux de la chambre de commerce de Marseille, ont pu vivre une telle centralisation.

7.3. Port de Marseille : un conflit à l'aube de la Restauration

712 MARZAGALLI (1993). Trad. : « Le monde du grand négoce, dont au XVIII^e siècle on se lamentait de la tendance à faire fortune en ville avant de retourner dans les pays d'origine, fut ainsi toujours plus lié à l'arrière-pays et poussé au partage des intérêts toscans et à la participation à la chose publique, sur la plan administratif comme sur le plan économique-financier. À partir des années 30 du XIX^e siècle, on assiste à une implication croissante du capital livournais dans des ouvrages et des spéculations sur le sol toscan (voies ferrées, mines) et, parallèlement, à une participation croissante de l'élite de cette ville-port à l'élaboration de programmes philanthropique et éducatif de savoir saint-simonien – un saint-simonisme par ailleurs opportunément purgé des idées hostiles au libre-échange et de l'attaque originaire à l'hérité. »

713 BOURGUIGNAT (2010).

714 Il en a été question à plusieurs reprises dans les chapitres antérieurs.

Au tout début du XIX^e siècle, selon l'ingénieur Garella, la dégradation des quais du Port de Marseille « excitait depuis longtemps les réclamations du commerce »⁷¹⁵. Comme nous l'avons vu dans le quatrième chapitre, la question des quais de Marseille avait généré bien des conflits au XVIII^e siècle, conflits au cours desquels la chambre de commerce avait régulièrement tenté d'éviter de devoir assumer elle-seule les travaux des quais, malgré l'arrêt du conseil de 1776 censé régler les litiges⁷¹⁶.

Monsieur Defougères, nommé ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département des Bouches du Rhône, s'attelle en 1803 à la rédaction d'un mémoire proposant une reconstruction et un élargissement de ces quais. Une commission spéciale était réunie l'année suivante. Elle est composée de plusieurs inspecteurs généraux choisis au sein du Conseil Général des Ponts et Chaussées, institution alors toute nouvelle. Le projet, en partie modifié, est approuvé en principe le 5 avril 1806. Puis, s'enchaînent plus d'une dizaine d'années de réécritures du projet et de discussions, malgré un décret impérial du 29 mars 1809 ordonnant la reconstruction des quais.

Le parcours « kafkaïen » d'un projet de ce type dévoile la complexité et la densité bureaucratique des rapports internes au sein de l'administration Ponts et Chaussées : longues discussions techniques, compositions et recompositions de multiples commissions, délibérations et rectifications permanentes qui s'accompagnent aussi du roulement régulier des postes d'ingénieurs en chef. Loin de constituer la marque d'une institution en faiblesse, ce déploiement bureaucratique semble au contraire marquer la légitimation d'un corps technico-administratif devenu incontournable dans tous projets/toutes ébauches d'aménagement du territoire.

Si tant de projets différents sont rédigés sur la question de l'élargissement des quais du port de Marseille, les raisons sont principalement d'ordre technique et financier. Un des premiers problèmes est de savoir s'il faut élargir aux dépens du bassin ou aux dépens des immeubles jouxtant les quais. La solution consistant à rétrécir le bassin de quelques mètres a bien des inconvénients, bien qu'elle évite un curage particulièrement long et ardu. Mais pour détruire les immeubles, il faut indemniser les propriétaires, ce qui laisse présager de longues années de procédures et un coût exorbitant : cette dernière solution est mise de côté, elle est cependant relancée trente ans plus tard⁷¹⁷.

Une seconde hésitation se pose entre l'usage d'un système par caissons, qui a déjà fait ses preuves à Rouen, pour les quais de la Seine, et l'usage d'une maçonnerie de béton avec pouzzolane. L'ingénieur Hyacinthe Garella, nommé ingénieur en chef en 1814 préconise cette dernière option, plus économique dans un département aussi dépourvu de forêt que les Bouches-du-Rhône. En outre,

715 Arch. dép. Bouches du Rhône 6 S 20 1, Mémoire relatif aux projets de reconstructions des quais du port de Marseille présenté par l'ingénieur Garella, février 1815.

716 Voir 4.3.

717 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 6 S 20 2.

il a dû en reconnaître l'efficacité en Toscane pour la réparation des quais de Livourne. C'est ce qu'écrit à son propos, de Grenoble, en février 1815, l'inspecteur divisionnaire de la 8^e Inspection des Ponts et Chaussées à la hiérarchie d'alors, c'est-à-dire au Baron Pasquier, conseiller d'État momentanément nommé à la direction générale des Ponts et Chaussées⁷¹⁸

Un nouvelle commission, composée des inspecteurs divisionnaires Chaubry, Demetz et Leclerc, privilégie pourtant à nouveau le système en caissons. Son coût est, certes, deux fois plus élevé que l'usage de la pouzzolane, mais cette économie est jugée moins importante à leurs yeux « que la certitude d'avoir des ouvrages durables et capables de passer utilement la postérité »⁷¹⁹.

Si les débats techniques sont nombreux en interne, ils ne doivent pas sortir en tant que tels de ce cercle restreint de professionnels dont la parole finale est soumise à l'autorité de la direction générale. Le corps des Ponts et Chaussées est un corps qui semble parler d'une seule voix, bien que ses ingénieurs puissent envoyer leurs longs rapports aux autorités politiques. Celui d'un Garella « traité avec soin, développé et discuté dans toutes les parties et appuyé de faits recueillis sur les lieux et de calculs qui établissent son exactitude » peut même aller, en 1816, jusqu'à intimider un ministre de l'intérieur comme l'ancien préfet de Napoléon et désormais ultra-royaliste Comte de Vaublanc⁷²⁰, pourtant opposé aux travaux.

En septembre 1815, lorsque Vaublanc, alors temporairement préfet des Bouches-du-Rhône, lui écrit que son estimation des dépenses était inexacte, avec pour seule preuve des assertions non détaillées de la chambre de commerce, Garella lui répond :

« J'ignore qui a pu vous persuader que ses estimations étaient fautive[s] [...]. Depuis 22 ans que je sers dans le corps des Ponts et Chaussées, j'ai fait exécuter d'après mes propres projets pour plus de quatre millions de travaux, et jamais je n'ai eu besoin de solliciter de nouvelles sommes pour augmentation de dépenses »⁷²¹.

Garella n'hésite pas à mettre en avant son expérience professionnelle, d'autant qu'il s'agit là d'une affaire de famille – notons d'ailleurs qu'il est loin d'être le seul ingénieur à confirmer ce schéma de reproduction sociale⁷²². D'origine italienne, il est le fils de l'architecte François Antoine Garellaz.

718 *Id.*, Lettre de l'Inspecteur divisionnaire de la 8^e Inspection des Ponts et Chaussées à Monsieur le Baron Pasquier, directeur général des Ponts et Chaussées, Grenoble, 1^{er} février 1815.

719 *Id.*, Rapport de la commission des Ponts et Chaussées composés des inspecteurs divisionnaires Chaubry, Demetz et Leclerc, Paris, 6 février 1815.

720 *Id.*, Lettre de Mr le Comte de Vaublanc, ministre de l'Intérieur, à Mr le Comte Villeneuve Bargemont, préfet des Bouches du Rhône, Paris, 28 février 1816.

721 *Id.*, Lettre de l'ingénieur en chef Garella au préfet, Marseille, 5 septembre 1815.

722 Sur cette question, par ailleurs largement étudiée, voir par exemple le chapitre V, consacré aux ingénieurs des Ponts et Chaussées en Loire-inférieure, de l'ouvrage de VAUTHIER-VEZIER Anne, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007.

Ingénieur au Léman en 1799, puis dans les Bouches-du-Rhône en 1805 : avant d'y revenir en 1814, il a travaillé à la construction des doubles écluses de Cinquale, ainsi qu'à l'entretien et à la réparation des quais de Livourne, lorsqu'il y exerçait cinq ans plus tôt en tant qu'ingénieur en chef par intérim de la Méditerranée⁷²³. Ses deux fils doivent eux-aussi s'engager plus tard dans l'aménagement du territoire, Joseph-Hyacinthe aux Ponts et Chaussées et Félix-Napoléon aux mines⁷²⁴.

Cette revendication de connaissances professionnelles spécialisées mis au service de l'intérêt général est le fondement du pouvoir du fonctionnaire des Ponts et Chaussées. Un rapport des Ponts et Chaussées d'août 1815, à propos du conflit d'aménagement des quais à Marseille, semble démontrer cette propension des ingénieurs à représenter l'autorité de la centralité administrative.

«La Commission observe que s'il est dans l'usage et dans les convenances de consulter les autorités, les communes et autres quartiers intéressés pour concilier, autant que possible, les intérêts locaux avec l'intérêt général, la voie des réclamations, cependant, doit avoir un terme et surtout comme dans le cas en question, lorsque l'affaire n'est pas d'un intérêt purement local ; - au reste la Commission n'a vu dans cette démarche de la chambre de commerce que l'effet de cette espèce d'habitude des administrés de reproduire les mêmes réclamations à chaque changement de Préfet et d'Ingénieur qui, eux-mêmes, étrangers aux discussions de décision antérieures, ne croient pas encore pouvoir se dispenser d'accueillir ces réclamations et de les soumettre à de nouvelles discussions»⁷²⁵.

La chambre du commerce est donc effectivement réduite au rang de ceux qui, à défaut d'avoir un pouvoir de décision, ne peuvent plus faire que des réclamations. Et ces réclamations sont elles mêmes méprisées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ne les voient plus que comme une « espèce d'habitude », expression assez représentative semble-t-il de la morgue de ces ingénieurs.

Si l'on arrêta l'histoire ici, alors pourrions-nous convenir que les pratiques d'Ancien Régime étaient belles et bien finies, que l'État était enfin, « vraiment », « moderne », que la mainmise technocratique sur l'aménagement du territoire en était la preuve, comme preuve de l'impersonnalité étatique, de l'efficacité qui dépend du désintéressement de ses agents œuvrant pour l'intérêt public et renvoyant dans les cordes les capitalistes privés « locaux » au nom de l'exigence d'un État centralisé. Mais les négociants de la chambre pouvaient-ils se résoudre à être de simples administrés ?

⁷²³ Archivio di Stato di Livorno, Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 seria II busta 154 : il était notamment en poste durant l'affaire que nous avons décrite en 5.5.

⁷²⁴ Les Annales des Mines [En ligne] : <http://www.annales.org/archives/x/garella.html>

⁷²⁵ Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 6 S 20 1, Rapport d'une Commission des Ponts et Chaussées sur le projet de reconstruction des quais du port de Marseille, Paris, 20 août 1815.

Si le 12 avril 1803, soit le 22 Germinal an XI, près de deux semaines après la création du franc Germinal, l'instauration du livret ouvrier s'accompagne d'un rappel de l'interdiction des coalitions ouvrières, il ne s'agit pas d'une simple réaffirmation de la Loi Le Chapelier du 14 juin 1791. Cette dernière interdit certes « l'anéantissement de toutes espèces de corporation de citoyens du même état ou profession », ce qui – en complément de la loi martiale de 1789, abolie en 1793 et rétablie en 1795⁷²⁶ – représente indéniablement une criminalisation du mouvement ouvrier⁷²⁷, mais elle ne concerne pas seulement ces derniers et devait également viser les alliances entre entrepreneurs. Le Chapelier déclare : « Il n'y a plus que l'intérêt particulier de chaque individu et l'intérêt général ». Le refus était donc celui de tout corps intermédiaire, afin d'abolir ce que Sieyès distinguait comme « l'intérêt de corps ». Si la loi s'accompagne d'abord d'un amendement épargnant les Chambres de commerce, elles sont à leur tour supprimées le 27 septembre 1791⁷²⁸.

Dix ans plus tard et deux années avant l'instauration du livret ouvrier, sous le Consulat, le ministre de l'Intérieur Jean-Antoine Chaptal redonne une tribune aux anciennes élites économiques par le biais de conseils de commerce préfigurant la réouverture en 1802 des chambres de commerce supprimées et, à l'occasion, l'instauration de nouvelles. Cela ne va-t-il pas à l'encontre de l'esprit de la Loi Le Chapelier, dont – à la suite de la réaction thermidorienne - l'interdiction de coalition ouvrière est reconduite jusqu'en 1864 ? Le discours officiel semble écarter toute contradiction : les chambres doivent être transparentes, ne doivent représenter qu'un organe consultatif, sans véritable pouvoir décisionnaire⁷²⁹, et les négociants doivent de plus accompagner le gouvernement dans son exercice de contrôle contre-révolutionnaire des ouvriers, avec la mise. Pour mieux se prémunir des possibilités de « l'économie morale de la foule », le pouvoir étatique mise sur la force conjointe de l'économie coercitive et toute politique des entrepreneurs. Car, il est tout de même notable que ce que l'historien Gérard Gayot a nommé la « chaptalisation du commerce et de l'industrie » n'est pas un processus sans ambiguïtés, s'agissant de la mise en place d'un « système associant libéralisme et création d'organismes, où puisse se régler par la transaction entre l'État et les entrepreneurs la question de la reconnaissance mutuelle de l'autorité et de la compétence »⁷³⁰.

Si Chaptal préfère les Chambres aux informateurs individuels, c'est parce qu'elles sont « censées pouvoir annuler, par un effet d'échelle, les demandes individuelles trop intéressées », comme il le

726 GAUTHIER Florence, *Triomphe et mort du droit naturel en Révolution 1789-1795-1802*, Paris : PUF, 1992.

727 WAHNICH Sophie, *La Révolution française, un événement de la raison sensible. 1787-1799*, Paris : Hachette, 2012, p.193.

728 LEMERCIER Claire, *La chambre de commerce de Paris, 1803 – 1852. Un « corps consultatif » entre représentation et information économiques* [En ligne], Thèse de doctorat, EHESS, 2001, p. 53. Disponible sur tel.archives-ouvertes.fr

729 Voir *Id.*

730 JESSENE Jean-Pierre, « Les élites bourgeoises face à la crise révolutionnaire : fractionnement et convergences dans les comportements (des années 1780 à 1800) », in COSTE Laurent et GUILLAUME Sylvie (dir.), *Elites et crises du XVIe au XXIe siècle. Europe et Outre-mer*, Paris : Armand Collin, 2014, pp. 163-176.

déclare aux consuls. L'idée est de faire exister, dans chaque ville, une forme de « volonté générale du commerce local » dont les chambres peuvent porter la voix⁷³¹ : difficile de ne pas encore penser à notre hypothèse initiale sur la participation des capitalistes privés à la construction étatique. Difficile aussi de ne pas voir derrière cette formule la possible réinstauration d'un « intérêt de corps » privé. N'était-ce pas là une nouvelle forme de consultation d'un corps intermédiaire de coalisés ? Du point de vue des négociants, ceux par exemple de la plus vieille chambre de commerce de France, Marseille, comment ne peuvent-ils pas y percevoir une première brèche pour retrouver leur autorité officielle perdue dans la crise révolutionnaire ?

Dès la réouverture de la Chambre, le premier souhait de ses membres est d'ailleurs – sans succès jusqu'à la Restauration - de recouvrer un privilège territorial d'exonération fiscale : celui de la franchise du port, abolie en 1794. La réclamation n'est ni satisfaite sous le consulat, ni sous le Premier Empire, ce qui demeure une des raisons pour laquelle subsistent des tensions entre le régime napoléonien et les grands négociants marseillais. Ces derniers nourrissent une rancœur non moindre à l'égard de tout ce qui touche de près ou de loin à la Révolution dont les guillotines ne les avaient pas tous épargnés, comme peuvent notamment en rendre compte les écrits plus tardifs du monarchiste Laurent Lautard, grand apologiste des négociants de la chambre⁷³². Or, selon nombre de royalistes, comme le comte de Vaublanc, Napoléon a été enfanté par la révolution⁷³³. De plus, la centralisation administrative développée au cours de la crise révolutionnaire – et continuée sous le Premier Empire - ne joue pas a priori en faveur des pouvoirs régionaux.

Face aux projets des Ponts et Chaussées concernant les quais de ce qu'ils considèrent comme leur port, les négociants de la chambre font bloc et profitent particulièrement de la chute du Premier Empire, et de la Restauration, pour rejeter les arguments des ingénieurs. Au marquis d'Albertas, alors préfet des Bouches-du-Rhône, ils déclarent :

« Les quais seront assez larges lorsque le passage n'y sera pas presque par tout interrompu par des creux, par des espèces de mares, par des débris des pavés en petits cailloux que l'on y a substitués aux briques.

Ils seront assez larges lorsque le règlements qui interdisent le passage aux hommes et aux femmes portant des fardeaux et aux personnes qui fument ne seront plus méprisés »⁷³⁴.

731 LEMERCIER (2001), p. 65.

732 LAUTARD Laurent, *Esquisses historiques. Marseille depuis 1789 jusqu'en 1815*, 2 Tomes, Marseille : Imprimerie de Marius Olive, 1844.

733 VAUBLANC Vincent-Marie Viénot, *Mémoires de M. le Comte de Vaublanc*, Paris : Librairie de Firmin Didot frères, fils et Cie, 1857, p. 416.

734 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 6 S 20 1, Lettre de la chambre de commerce à Mr le Marquis d'Albertas, préfet des Bouches du Rhône, Marseille, 15 février 1815.

Mais, qui sont-ils, ces négociants de la Chambre qui s'opposent tant à l'agrandissement des quais ? Il y en a plus d'un et, à défaut de retracer le parcours de chacun, il est au moins possible de nommer quelques signataires des lettres envoyés au préfet ou au ministre.

Il y a Dominique-André Straforello – ou Strafforello selon les documents. Il tient avec son frère, Barthélémy-Thomas Straforello, la maison de commerce sobrement intitulée Straforello frères. Il s'agit à l'origine d'une famille de la Province de Gênes. Leur père, Léonard Strafforello de Porto Maurizio⁷³⁵, était lui-même négociant. Mort à Marseille, c'est lui semble-t-il qui aurait fondé la branche phocéenne. Au début des années 1780, avec son associé Peragallo, il s'était d'ailleurs buté aux membres de la chambre de commerce d'alors, méfiants à l'égard des étrangers, et particulièrement des Génois, considérés comme des malhonnêtes⁷³⁶. Barthélémy-Thomas est marié à Pauline Samatan, la fille d'un négociant marseillais guillotiné durant la Révolution, en janvier 1794 : Basile Samatan « dont la renommée commerciale s'étendait de père en fils jusques au bout du monde ; M. Samatan, le type négociant homme d'état [...], le père nourricier de sa ville natale, l'arbitre et l'orgueil de la Bourse de Marseille », comme l'écrit a posteriori Laurent Lautard⁷³⁷. Barthélémy est député des Bouches-du-Rhône de 1820 à 1829. Bien qu'à la suite de son élection, il passe bien plus de temps à Paris qu'à Marseille, il a toujours un pied à terre sur place, dans les appartements de son frère, 6 rue du Beausset. En 1828, il est d'ailleurs inquiété pour une déclaration frauduleuse de contributions de propriétés foncières, après avoir déclaré, pour servir son cens d'éligibilité, les contributions des portes et fenêtres du domaine de son frère, déjà déclarées par ce dernier pour son propre cens électoral⁷³⁸. Par ailleurs, son travail de député est apprécié semble-t-il par la famille royale. Ainsi, la duchesse d'Angoulême, la célèbre Marie-Thérèse Charlotte de France, en visite à Marseille en 1823, en fait part à son frère Dominique, qui lui est alors présenté par le préfet, non pas seulement en tant que membre de la chambre de commerce mais également comme membre du conseil municipal⁷³⁹.

Dans les lettres, on trouve aussi la signature de Salavy fils cadet d'un célèbre entrepreneur. Salavy père est lié au banquier et armateur Jean-Henry Martin, né à Marseille dans les années 1750 : il a épousé sa sœur au tout début des années 1780. Si Salavy reste dans la cité phocéenne, Martin exerce quant à lui dans la capitale parisienne, notamment comme censeur de la Banque de France⁷⁴⁰. Il n'est pas seulement lié à Salavy par le mariage de sa sœur mais aussi par des affaires

⁷³⁵ *Gazzetta nazionale della Liguria* [En ligne], n°12, 1 septembre 1804, p. 90. Disponible sur books.google.it

⁷³⁶ CARRINO (2014).

⁷³⁷ LAUTARD, T. 1 (1844), p. 61.

⁷³⁸ Burat à la Chambre des députés, *Réclamation à l'élection de Barthélémy-Thomas Straforello nommé député par le collège électoral de Marseille* [En ligne], 19 janvier 1828. Disponible sur gallica.bnf.fr

⁷³⁹ *L'Hermitte de Saint-Jean ou tableau des fêtes marseillaises lors de l'arrivée et durant le séjour de S.A.R. Madame Duchesse d'Angoulême, à Marseille* [En ligne], n°7, p. 3. Disponible sur gallica.bnf.fr

⁷⁴⁰ SZRAMKIEWICZ Romuald, *Les régents et censeurs de la Banque de France nommés sous le Consulat et l'Empire*, Genève, Librairie Droz, 1974, p. 264.

commerciales : deux relations qui vont de pair. Salavy est associé commanditaire chez Martin-Puech et Martin l'est chez Salavy. Martin et Puech, les associés de la banque parisienne qui porte le même nom avant la mort en 1810 de Jean-Jacques Puech, sont coassociés de Salavy père, fils cadet et compagnie, anciennement Martin, Salavy et compagnie⁷⁴¹. Salavy père, membre du tribunal de commerce de Marseille, député du commerce en 1802, membre de la chambre de commerce de 1803 à 1813, conseiller municipal de Marseille, devient même en 1815 président du conseil général des Bouches-du-Rhône dont il est membre de 1800 à 1823. Par ailleurs, il n'est pas seulement lié à Martin, mais aussi au négociant Gabriel-Barthélemy de Magneval⁷⁴², membre du conseil municipal de Lyon et député ultra-royaliste de 1815 à 1821, et, comme mariage et affaires font bon ménage, Salavy fils cadet a épousé la fille de ce dernier. Il est d'ailleurs à son tour, tout comme son père, membre du conseil municipal de Marseille et du conseil général des Bouches-du-Rhône, bien qu'il a également l'honneur d'être président de la chambre de commerce. Tous ces titres ne lui épargnent pas d'être accusé dans les années 1830 de trafic de blés importés : déclarés à la réexportation, afin de ne pas payer les taxes, il semble qu'il les entreposait en entrepôt fictif pour en écouler ensuite une part en France métropolitaine⁷⁴³.

Parmi les autres négociants, membres de la chambre de commerce, impliqués dans la bataille contre l'élargissement des quais, se comptent un certain J.B. Latil, sûrement issu d'une grande famille de négociants phocéens du XVIIIe⁷⁴⁴, François-Dieudonné Bernadac « agissant au nom et pour compte de sa raison de commerce de Bernadac, Regny et compagnie »⁷⁴⁵, l'armateur Jean Pastré, père de ces cinq enfants négociants qui, sur les traces de leur père, fondent la « Maison Pastré frères »⁷⁴⁶, ou encore Roux Bonnacorse qui fait partie de l'élite marseillaise des ultra-royalistes et qui n'hésite pas à tenter de peser sur le choix des cadres de la police, appuyant par exemple, en 1821, pour le poste de commissaire de police de la ville, la candidature de Jean-Bruno-Noël Abeille dont le père a été ruiné par la révolution⁷⁴⁷.

Écrire aux représentants du pouvoir exécutif est dans les habitudes des négociants de la Chambre qui n'hésitent pas, comme on peut le constater, à s'engager eux-mêmes dans les instances

741 BERGERON Louis, *Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris, EHESS, 1978.

742 ROBERT Adolphe, BOURLOTON Edgard et COUGNY Gaston (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français ... depuis le 1^{er} mai 1789 au 1^{er} mai 1889*, Tome 4, Paris : Bourloton Éditeur, 1891, p. 220.

743 DALLOZ, DALLOZ jeune et plusieurs autres jurisconsultes, *Jurisprudence générale du royaume, recueil périodique et critique de législation, de doctrine et de jurisprudence, en matière civile, commerciale, criminelle, administrative et de droit public*, Paris : Bureau de la jurisprudence générale du Royaume, 1838, P. 242.

744 FUKASAWA Katsumi, « Les lettres de change et le commerce du Levant », in MARZAGALLI Silvia et BONIN Hubert, *Négoce, ports et océans XVIe-XXe siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, pp. 61-80.

745 *Bulletin des lois* [En ligne], n° 434, 1821, p. 142.

746 PASTRÉ Ghislain, *La famille Pastré*, Marseille : La Thune, 2006.

747 GUIRAL Pierre, « Police et sensibilité française », in AUBERT Jacques, *L'État et sa police en France (1789-1914)*, Genève : Droz, 1979, pp. 161-175.

politiques. Notons qu'au XVIII^e siècle déjà, la chambre de commerce de Marseille avait déjà de nombreux soutiens politiques à Paris⁷⁴⁸. À la réouverture des chambres, quand Chaptal les autorise à correspondre directement avec le ministre de l'Intérieur, les négociants de Marseille s'épargnent dès lors de recourir au conseil général de commerce, et profitent de l'aubaine. Il semble d'ailleurs, à la lecture de la lettre qu'ils adressèrent au Marquis d'Albertas en février 1815, qu'ils utilisent particulièrement cette voie de réclamation.

« Les objections de la Chambre contre le plan de M. Desfougères renouvelé de temps en temps par chacun de ses successeurs, produisirent sur les ministres du Chef du gouvernement d'alors, une si forte impression que bien loin d'ordonner l'exécution du projet, ils assurèrent la Chambre à diverses reprises qu'il n'y serait jamais donné aucune suite, avant que chacune des considérations qui avaient déterminé son opposition ne fût mûrement pesée et examinée.

C'est ce que lui écrivait M. Chaptal, ministre de l'intérieur le 16 pluviôse an XII ; et que lui répétait le 13 janvier 1806 M. Crétet, un de ses successeurs »⁷⁴⁹.

Le décret impérial de 1809, ordonnant la reconstruction des quais, pourrait-il être un démenti à ces propos ? Ce qui est sûr, c'est qu'à l'aube de la Restauration, ils comptent bien se saisir de la conjoncture politique pour accentuer considérablement leur requêtes. Ils obtiennent dès 1814 la franchise du port qu'ils regrettaient tant : n'est-ce pas un signe du vent qui soufflait en leur faveur ? Croyant en une vraie Restauration, pour le moins improbable, la lutte contre l'élargissement des quais peut alors devenir ouvertement ce qu'elle était déjà en profondeur, à savoir une lutte contre les prétentions et la présence à Marseille d'une administration centralisée comme celle des Ponts et Chaussées.

« Nous ne pouvions trouver, Monseigneur, d'occasion plus convenable d'adresser ces observations à votre excellence, que celle qui nous est offerte par les ordres inopportuns donnés par M. le Directeur général des Ponts et Chaussées pour l'exécution du plan d'élargissement des quais de vieille ville. [...] Mais daignez, Monseigneur, prendre en quelque considération les observations que nous venons de faire sur la cause existant de ces projets ruineux, et qui ne sera plus à craindre seulement lorsque l'administration des Ponts et Chaussées ne sera plus chargée à Marseille des ouvrages publics et que le soin de leur construction, et leur réparation sera rendue à la ville et à la chambre de commerce »⁷⁵⁰

748 FOURNIER Joseph, *La chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris, 1599-1875*, Marseille : Barlatier, 1920.

749 Arch. dép. Bouches-du-Rhône 6 S 20 1, La chambre de commerce au Marquis d'Albertas, préfet des Bouches-du-Rhône, Marseille, 15 février 1815.

Leur correspondant est ici le comte de Vaublanc, alors ministre de l'Intérieur. Il est bien disposé, durant son court mandat, à entendre la chambre de commerce de Marseille qui en profite largement. Il est d'intérêt pour la chambre d'accuser les Ponts et Chaussées de tous les maux que connaît le port de Marseille, quitte à tomber soit dans la malhonnêteté, soit dans la paranoïa. Quelques mois plus tôt, le Marquis d'Albertas, alors préfet, apprend qu'en 1812, la chambre a empêché, grâce à sa vigilance, un « commencement d'exécution [des travaux] que l'on déguisait sous le nom de mesures préparatoires »⁷⁵¹. Il s'agit en fait d'une assez courte expérience de battage de pieux qui doit servir à la rédaction d'un nouveau projet. Vaublanc, quant à lui, doit ensuite comprendre que l'administration des Ponts et Chaussées a laissé volontairement se dégrader les quais dans le seul but caché de proposer son plan « onéreux et vicieux »⁷⁵². Le lecteur se surprend presque à imaginer un cercle d'ingénieurs des Ponts et Chaussées complotant dans l'ombre pour détruire le commerce marseillais ; et pourquoi pas mandatés par le préfet bonapartiste Thibaudeau dont l'administration de dix ans a été si détestée par les négociants de Marseille⁷⁵³, ou par Napoléon lui-même qui, dans les souvenirs du même Thibaudeau, a demandé à ce dernier d'user discrètement des arguments qu'il lui avançait contre le rétablissement de la franchise du port, prétextant qu'ils avaient à faire à « des malades qu'il ne faut pas irriter »⁷⁵⁴. Les négociants marseillais, quand des organes de l'État centralisé ne vont pas dans leur sens, crient à la cabale et suggèrent des pratiques occultes de gouvernement : si leurs intérêts sont touchés, c'est rhétoriquement l'intérêt public qui est en jeu.

Invité à bloquer les travaux, le Comte de Vaublanc, lors de son court passage comme préfet des Bouches-du-Rhône, se met au pas le 2 septembre 1815, non sans prévenir en amont les négociants :

« J'écris à l'ingénieur en chef du port de ne s'occuper que de simples réparation des quais de *votre port* [souligné par l'auteur de cette thèse] et, qu'à moins que je ne reçoive des ordres supérieurs, je ne veux pas absolument entendre parler de ces grands projets d'agrandissements ou de reconstructions⁷⁵⁵. »

Prend-il en compte qu'il donne là un moyen de pression à la chambre, ou a-t-il déjà appris précédemment, ou ailleurs, qu'il doit suivre ainsi ses requêtes ? Il fait bloquer des travaux dont il n'a même pas encore vu les plans, ni les raisons avancées à leur réalisation, d'où son tracasserie lorsqu'il

750 *Id.*, Lettre de la chambre de commerce de Marseille à M. le Comte de Vaublanc, ministre de l'Intérieur, Marseille, 7 novembre 1815.

751 *Id.*, La chambre de commerce au Marquis d'Albertas, préfet des Bouches-du-Rhône, Marseille, 15 février 1815.

752 *Id.*, Lettre de la chambre de commerce de Marseille à M. le Comte de Vaublanc, ministre de l'Intérieur, Marseille, 7 novembre 1815.

753 LAUTARD (1844), p.82.

754 THIBAudeau Antoine-Claire, *Mémoires, 1799-1815*, Paris : Plon, 1913, p. 160.

755 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 6 S 20 1, Lettre du comte de Vaublanc à la chambre de commerce, 2 septembre 1815.

reçoit plus tard les pages entières de calculs, les beaux pans de coupe et les développements méthodiquement présentés par l'ingénieur Garella⁷⁵⁶. Mais une fois qu'il devient ministre de l'Intérieur, les hommes du négoce marseillais n'ont certainement pas oublié sa maladroite prise de parti :

« Le 2 septembre, vous rejetez le projet de M. Garella et vous déclarez ne plus vouloir en entendre parler à moins que vous n'y fussiez réduit par des ordres Supérieurs.
Ces ordres, Monseigneur, c'est aujourd'hui à votre excellence Seule qu'il appartient de les donner sous l'autorité immédiate du Roi »⁷⁵⁷.

Ils notifient donc au ministre que s'il laisse faire les travaux sans ordre direct du Roi Louis XVIII, mais sur seul base du décret impérial de 1809 et de sa mise en application par la direction générale des Ponts et Chaussées, cela signifie qu'il est lui-même soumis à un organe hérité du Premier Empire, la direction générale des Ponts et Chaussées, alors même que cet organe dépend formellement du ministère de l'Intérieur.

Ils trouvent aussi bon dans cette lettre de lui apprendre qu'il n'est pas le seul avec qui ils ont discuté de l'ingérence des Ponts et Chaussées et de la nécessité de rendre au conseil municipal et à la chambre de commerce leur pouvoirs d'Ancien Régime en terme de travaux publics. En 1814 déjà, ils ont correspondu avec celui qui est alors momentanément directeur général du commerce : un certain Louis Becquey. Celui-ci défendait alors à l'assemblée le rétablissement de la franchise à Marseille :

« On a montré que l'intérêt de l'État tout entier demandait une exception pour Marseille ; que c'était gouverner avec sagesse que d'assortir le régime aux localités, pour que le corps entier ne soit pas privé de l'utilité propre à chacune de ses parties⁷⁵⁸. [...] Si les habitudes des peuples avec qui nous traitons, ou la nature des transactions qui en sont la suite, exigent quelques institutions spéciales, ne devons-nous pas nous hâter de les créer ou de les rétablir ? »⁷⁵⁹

Un tel argumentaire, qui demande des exceptions, des privilèges accordés à des négociants locaux, d' « assortir le régime aux localités », n'est pas nouveau en soi. Il est régulièrement repris. Pour ne donner qu'un exemple assez lointain, on peut noter que déjà le 2 septembre 1791, peu avant sa

⁷⁵⁶ *Id.*, Lettre de Mr le Comte de Vaublanc, ministre de l'Intérieur, à Mr le Comte Villeneuve Bargemont, préfet des Bouches du Rhône, Paris, 28 février 1816.

⁷⁵⁷ *Id.*, Lettre de la chambre de commerce de Marseille à M. le Comte de Vaublanc, ministre de l'Intérieur, Marseille, 7 novembre 1815.

⁷⁵⁸ *Archives parlementaires* [En ligne]. Première Restauration. Année 1814-1815, 5 décembre 1814, p. 56. Disponible sur gallica.bnf.fr

⁷⁵⁹ *Id.*, 10 décembre 1814, p. 98.

suppression, la Chambre envoyait une « Adresse du commerce de Marseille à l'assemblée nationale ». Ses centaines de négociants signataires s'inquiétaient des « manœuvres » de la Société des amis des noirs, un collectif recherchant l'affirmation progressive de l'égalité entre hommes de couleur et hommes blancs. Afin de protéger leurs intérêts coloniaux, les négociants de la Chambre défendaient deux idées liées entre elles : que la nouvelle constitution française ne devait pas être valable pour les colonies et qu'il était de premier ordre de comprendre que l'intérêt du commerce n'était que l'intérêt de la nation entière.

« On est obligé de convenir que c'est en accoutumant l'homme de couleur au plus grand respect pour les blancs, et en imprimant sur ceux-ci un caractère de supériorité ineffaçable que l'on peut assurer la subordination absolument nécessaire à la tranquillité et à la soumission aux lois.

Vous l'aviez senti, Messieurs, et vous aviez solennellement flatté ces colons que vos lois auraient égard pour eux aux convenances locales et particulières »⁷⁶⁰

En 1816, le ministre Vaublanc est remplacé par Lainé, celui qui a fui durant les « Cent jours » du retour napoléonien, en Angleterre avec la duchesse d'Angoulême⁷⁶¹. Louis Becquey est alors nommé sous-secrétaire d'État au ministère de l'Intérieur. Les négociants de la Chambre, qui désirent ardemment la suppression dans leur ville de l'administration des Ponts et Chaussées telle qu'elle a été pensée sous Napoléon, imaginent-ils alors que celui qu'ils considèrent comme un allié puisse être promu en 1817 directeur général des Ponts et Chaussées ?

La Chambre ne réussit donc pas à obtenir la dissolution totale de l'autorité bureaucratique des Ponts et Chaussées. Il y a l'impossibilité de renoncer en bloc, pour la gestion de l'État, aux hommes de l'administration passée, tout comme ce fut le cas dans le Piémont à la même époque⁷⁶². L'ingénieur Garella, par exemple est naturalisé français en 1816, sur ordonnance de Louis XVIII. Il travaille même encore dans les Bouches-du-Rhône, à la réalisation des plans des îles de la rade de Marseille et du port Dieudonné⁷⁶³, ou encore sur les plans du canal de Provence⁷⁶⁴. Est-il, comme il a été dit d'autres ingénieurs, trop occupé au travail « pour pouvoir se livrer à des discussions politiques », et attaché « ostensiblement à la puissance gouvernante quelle qu'elle fut »⁷⁶⁵ ? Sans

760 *Adresse du Commerce de Marseille à l'assemblée nationale* [En ligne], Marseille, 2 septembre 1791, p. 3.

Disponible sur gallica.bnf.fr

761 Duchesse ont il était question plus tôt : celle qui en 1823 dit apprécier le travail de Barthélémy-Thomas Straforello comme député.

762 FERRARESI Alessandra, « Per una storia dell'ingegneria sabauda : scienza, tecnica, amministrazione al servizio dello Stato » in BLANCO Luigi (2000), p. 91-299.

763 « Plan des îles de la rade de Marseille et du Port Dieudonné destiné à la quarantaine des navires provenant des pays infectés de la fièvre jaune », 1823. Disponible sur Gallica.fr

764 « Carte du nouveau canal de Provence et de ses principales dérivations », 1827. Disponible sur Gallica.fr

765 GUILLON, « Un ingénieur orléanais - Lecreulx 1728-1812 », *Mémoires de la Société archéologique et historique de l'Orléanais*, XXIX, 1905, p. 441 cité in BLANCO (1991), p. 404.

études supplémentaires sur sa personne, nous pouvons juste rappeler à nouveau que les Ponts et Chaussées étaient un corps technique d'État.

Mais les ingénieurs œuvrant pour l'intérêt public, tout en servant l'État, ne suffit-il pas que la manière même de définir l'intérêt public, général, change pour que la question de « l'intérêt de corps » négociant se pose elle-même différemment ?

Les ingénieurs du corps centralisé des Ponts et Chaussées, corps consolidé sous le consulat et l'empire, ont tendance, si nécessaire, à faire primer l'intérêt de l'État sur les intérêts locaux de leurs administrés. Les négociants représentant la chambre de commerce de Marseille ont leurs propres intérêts à défendre : embellissant la mémoire de l'Ancien Régime, ils assimilent leurs intérêts locaux avec « l'intérêt général ». La « chaptalisation » leur ayant ouvert la voie, et la Restauration leur offrant une plus grande opportunité encore, ils comptent sur leurs réseaux nationaux pour recouvrer leurs privilèges, influencer l'idéologie d'État et affirmer leur place dans la matérialisation de la « volonté générale ».

Louis Becquey à la tête des Ponts et Chaussées promeut un nouvel « esprit d'association »⁷⁶⁶, le remodelage du système français à partir du modèle anglais, dans lequel l'initiative privée est maîtresse de l'aménagement. S'élabore du même coup de nouvelles relations de coopération entre l'action de la puissance publique et l'initiative privée qui vont « orienter durablement le développement économique « à la française » »⁷⁶⁷. De nouvelles relations de coopération dans lesquelles les entrepreneurs gagnent du pouvoir, par le biais des chambres de commerce et du monde politique qu'ils investissent pour défendre leurs intérêts.

C'est ainsi, par une nouvelle dialectique entre dimensions locale et non locale du droit, pourtant « caractéristique de l'Ancien Régime »⁷⁶⁸, que le corps « intermédiaire » négociant, peut revêtir les habits neufs de l'intérêt « public », retrouvant par la même occasion un rôle de choix dans les politiques d'aménagements du territoire et de marchés publics. En 1830, la direction générale des Ponts et Chaussées est supprimée, et fait place à la création du ministère des travaux publics et à l'application d'un cadre normatif durable – dont la logique avait déjà été promue par la gestion Becquey - redonnant aux autorités du commerce, du département et de la municipalité, dont les acteurs peuvent parfois se confondre, la possibilité de composer des commissions décisionnaires devenues mixtes et nommées par les préfets sous la tutelle du sous-secrétaire d'État aux travaux publics.

766 BECQUEY Louis, « Mémoires sur les Travaux publics en Angleterre », *Circulaires, instructions et autres actes émanés du Ministère de l'Intérieur ou relatifs à ce département, de 1797 à 1821 inclusivement* [En ligne], Tome III, Paris : Imprimerie Royale, 1823 (seconde édition), p. 503.

767 PICON (1992).

768 CERUTTI Simona, « Nature des choses et qualité des personnes. Le Consulat de commerce de Turin au XVIIIe siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 6/2002 (57e année), pp. 1491-1520.

L'affirmation sur tout le territoire français d'un corps technique comme celui des Ponts et Chaussées peut être lu comme un symbole de centralisation étatique, comme le symptôme d'une volonté de contrôle étatique sur la gestion technique de l'aménagement. Il y a déjà de la centralisation des pouvoirs au XVIII^e siècle en France comme dans les États anciens italiens, mais la Révolution française n'est pas sans impact, surtout avec l'épisode napoléonien qui la suit. Épisode marqué par des guerres coûteuses, par un immense esprit de conquêtes. La domination napoléonienne est difficilement interprétable comme l'aboutissement des idéaux de la révolution, par ailleurs divers et souvent divergents. Alors que les chambres de commerce sont supprimées en 1791, avec la Loi La Chapelier, dans un optique d'abolition de tout corps intermédiaire au nom d'un intérêt général transcendant, elles sont réinstaurées sous le consulat. Les ouvriers n'ont pas le droit de se réunir pour défendre leurs intérêts jusqu'en 1864, mais les négociants peuvent dès 1802 le faire officiellement.

Au XIX^e siècle, en France comme dans la plupart des États anciens italiens, le monde du négoce se (ré)investit particulièrement en politique. Nombre d'idéaux de la révolution sont ensevelis. Ce qu'il reste de la révolution, si ce n'est les réveils émeutiers, la mémoire des sans-culottes chez les classes populaires, c'est un appareil étatique solide que la Restauration ne démonte pas, mais réutilise. Et cela ne concerne d'ailleurs pas que la France.

Que considèrent par exemple les informateurs de Metternich comme héritage de la révolution dans les États italiens « restaurés » ? Marco Meriggi note à ce propos :

« Centralità, luminosità, efficienza dell'amministrazione : obiettivi apparentemente neutri e tutti tecnici, di per sé poco idonei a suscitare passioni, slanci ideali, ancoramenti ideologici ; eppure è nella costellazione da questi delineata che gli informatori italiani di Metternich parevano riconoscere, agli esordi dalla restaurazione, il riverbero più intenso e durevole delle aspirazioni rivoluzionarie che avevano coltivato, in giovane età, tra fine del Settecento e i primi anni del secolo seguente, quando gli slogan che infuocavano le colonne della stampa giacobina suonavano, piuttosto : democrazia, rigenerazione, patriottismo, abbattimento del potere dei re e della chiesa, abolizione della nobiltà e delle disuguaglianze, in qualche caso addirittura rivoluzione sociale. »⁷⁶⁹

⁷⁶⁹ MERIGGI (2002), p. 14. Trad. : « Centralité, "illumination", efficacité de l'administration : objectifs apparemment neutre et tous techniques, peu aptes en soi à susciter passions, élans idéaux, ancrages idéologiques ; et pourtant, c'est dans cette constellation que les informateurs italiens de Metternich paraissent reconnaître, à l'aube de la Restauration, le réverbère le plus intense et durable des aspirations révolutionnaires qu'ils avaient cultivées à leur jeune âge entre fin du XVIII^e et début XIX^e, quand les slogans qui embrasaient les colonnes de la presse jacobines sonnaient alors autrement : démocratie, régénération, patriotisme, renversement du pouvoir des rois et de l'église,

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, tout en étant assez représentatifs d'une forme de technocratie d'État, peuvent mêler idéologiquement « libéralisme » économique et étatismes planificateur. Nous posons la question en introduction de la conception de l'État « moderne » comme organisation impersonnelle du pouvoir, ou comme personne abstraite juridique et fictive. Mais la fiction n'est-elle alors pas toujours une fiction ? Dit autrement : un appareil bureaucratique n'est-il pas toujours imprégné d'idéologie ? Par ailleurs, n'est-il pas possible de faire dans le même temps une histoire « *from below* », « par le bas », de l'État qui n'est pas que Léviathan, mais constitué d'acteurs bien réels : tel ingénieur, tel politicien, tel secrétaire, tel comptable, tel négociant ayant obtenu un marché public, tel militaire, tels rapports de force, telle idéologie dont on peut être victime ou que l'on utilise par intérêt⁷⁷⁰. L'idée de personne abstraite, tout autant que celle d'impersonnalité, pose toujours problème si l'on cherche à ne pas confondre l'image dominante et la réalité de l'État « moderne ».

Les acteurs communiquent. Les négociants écrivent aux ministres qui leur répondent. Les ingénieurs envoient leur rapports. Les ministres bloquent des ingénieurs ou les soutiennent. Les négociants défendent leurs intérêts au niveau politique, voire font de la politique. Ils sont parfois pris la main dans le sac pour des malversations, au nom de la supériorité de l'État et de la loi, mais aussi, nous pouvons l'imaginer, pour la joie de leur concurrents. Les ingénieurs suivent l'État, le principe abstrait d'intérêt public. Si la définition de celui-ci se transforme, incluant par exemple plus aisément les intérêts privés, voire les intérêts intermédiaires locaux, ils s'adaptent comme agents fidèles de l'État. L'idéal officiel de service de l'intérêt général dont ils peuvent se draper ne leur permet pas d'échapper à l'idéologie dominante, qui définit souvent cet intérêt tout en étant elle-même reflet des rapports de force du moment. Parfois, l'idéal qu'ils sont censés poursuivre ne leur permet pas non plus d'échapper à l'accusation plus personnelle de quelques escroqueries comme lorsqu'il est fait mention au conseil provincial de Salerne d'ingénieurs ne formant qu'une seule famille avec les adjudicataires des travaux publics : « *Viaggiano, convivono con gli appaltatori e dimandano poi compensi straordinari per le loro indennità* »⁷⁷¹. Même si dans ce cas-ci, l'historien Giuseppe Foscari se demande s'il s'agit d'accusations fondées ou d'une réaction de défense contre des ingénieurs d'État ayant soustrait aux pouvoirs locaux la main-mise sur la construction des ouvrages publics, tout en rajoutant que l'un n'empêche pas l'autre⁷⁷².

abolition de la noblesse et des inégalités, et, même dans certains cas, révolution sociale. »

770 Sur les deux dimensions possibles de l'idéologie, mensonge subi et mensonge assumé, nous renvoyons à TORT Patrick, *Marx et le problème de l'idéologie*, 1988, Paris : L'Harmattan, 2006.

771 Cité dans FOSCARI Giuseppe, « Dalla Scuola al Corpo : l'ingegnere meridionale nell'Ottocento preunitario », in BLANCO (2000), p. 379-395.

772 FOSCARI (2000).

Voilà finalement la dernière des ambiguïtés relevées dans cette partie. De l'État « moderne », il y a l'image que l'on s'en fait, celle qui nous présentée, reposant sur une part de réalité, à savoir un édifice bureaucratique tout à fait imposant. Mais il y a aussi les usages qui en sont faits.

Dans ses cours sur l'État, Pierre Bourdieu, affirme rapidement qu'il n'y a pas, à la limite, de privé, que « le privé est, pour une grande part, en particulier l'entreprise, habité par le public »⁷⁷³. On assumera ici de dire qu'il s'agit pour nous d'une esquive du problème historique que posent les concepts relationnels⁷⁷⁴ que sont le « public » et le « privé ». Il est parfois nécessaire d'oser la tautologie, car si l'on peut dire que le privé est, pour une grande part, en particulier l'entreprise, habité par le public, l'inverse peut bien sûr être tout aussi vrai : le public est, pour une grande part, en particulier l'État, habité par le privé.

⁷⁷³ BOURDIEU (2012), p. 507-508.

⁷⁷⁴ Au sens de BECKER (1998), p. 213-223.

Conclusion

Nous disons donc que la guerre n'est ni un art ni une science, mais qu'elle est un acte de la vie sociale. C'est un conflit de grands intérêts qui ne se résout qu'avec effusion de sang, et qui ne diffère des autres conflits qu'en cela précisément. Elle a bien moins de rapports avec les arts qu'avec le commerce, qui constitue également un conflit de grands intérêts, mais elle se rapproche bien davantage encore de la politique, qui est elle-même une sorte de commerce aux dimensions agrandies, dans laquelle la guerre se développe comme l'enfant dans le sein de sa mère, et où tous ses éléments se trouvent esquissés à l'état latent comme les propriétés des êtres vivants dans leurs germes.

Clausewitz¹

Nous avons écrit un essai sur la longue durée interrogeant la construction des États « modernes » et les rapports entre le négoce et cette forme d'organisation. On ne s'abuserait sans doute pas trop si l'on comparait ce travail à une généalogie de ce que l'on appelle aujourd'hui les « partenariats public / privé ». L'histoire s'écrit toujours au présent, en rétrospective, voire rétroprojection. Cela est particulièrement notable dans nos manières d'utiliser, d'interroger ou de ne pas interroger, certains concepts. Seulement, une telle position pourrait avoir tendance à nous faire prendre quelques problèmes à l'envers : c'est le risque quand on cherche une origine unique à un phénomène qui serait formulé à partir de cadres d'analyse strictement contemporains ou à l'historicisation douteuse. Il est par exemple bien délicat de faire apparaître les notions modernes de « public » et « privé » trop tôt dans le sens, particulièrement connoté, qu'ils prennent aujourd'hui. Pour autant, il n'est pas inutile d'aborder la question des persistances et de s'interroger sur le rôle que peut avoir l'affirmation des notions de « public » et « privé » comme reformulation apparemment originale de certaines dynamiques factuelles en survivance.

¹ CLAUSEWITZ Carl Von, *De la guerre*, Paris : Éditions Gérard Lebovici, 1989, p. 143.

Par ailleurs, certaines questions que posent ce premier livre ne sont pas si éloignées de celles qu'a pu, de manière originale, se poser l'économiste François Fourquet dans son ouvrage *Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur (XVI^e-XVIII^e siècles)*². Nous partageons avec cet auteur l'ambition de l'approche unitaire, ainsi qu'une part de sa critique du déterminisme « structural », « scientifique », dans les sciences humaines³. Nous ne pouvons qu'apprécier son invitation à l'étude sur la longue durée, son insistance permanente sur le rôle essentiel de l'État concernant le développement de l'économie, toujours politique pourrions-nous dire, ainsi que sa relativisation de la distinction entre « mercantilisme » et « libéralisme »⁴. Cependant, nous ne pouvons nous accorder pleinement avec les images qu'il propose de la réalité. Il n'est donc pas inutile d'aborder brièvement le sujet dans cette conclusion, avant d'énoncer nos propres propositions, car les différences ne sont pas si anodines. Elles tiennent surtout d'une approche particulièrement différente. Fourquet pratique l'histoire des idées et assume pleinement de limiter ses apports à ce champ spécifique de la discipline historique, se laissant surtout guider en ce qui concerne l'histoire plus globale par les écrits de Fernand Braudel et d'Immanuel Wallerstein⁵ dont il tire les éléments qu'il peut concilier avec les schémas, entre autres, de Louis Dumont⁶.

Nous avons quant à nous été tenté autrement d'entrechoquer faits particuliers et représentations générales, ce qui a pu parfois donner quelques impressions de flottement. Il vaut mieux le reconnaître. Nous nous sommes souvent concentrés sur des cas disparates pour interroger des modèles schématiques et des cadres d'analyse qu'ils ont pu laisser en héritage. Il nous semble, suite à cela, que Fourquet lui-même n'échappe pas à la prégnance de certains dualismes « modernes ». Son cantonnement aussi légitime soit-il à l'histoire des idées le limite par exemple en ce qui concerne le « mercantilisme » et le « libéralisme » à relativiser la distinction et non pas, finalement, à réfuter dans les faits les présupposés idéologiques de tels concepts. Il oppose aussi, dans une même logique, un « mercantilisme » porté sur les échanges maritimes et une « physiocratie » portée sur la production intérieure, ce qui aurait finalement facilité la voie pour la définition d'une valeur envisagée comme substantielle et non pas comme dépendante des jeux de concurrence internationale nécessitant mesure de la puissance des États. Dans les images que nous nous faisons

2 FOURQUET François, *Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur (XVI^e-XVIII^e siècles)*, 2002, Paris : La Découverte, 2017. Nous pouvons ici remercier Bruno Marnot, rapporteur français de cette thèse en cotutelle avec l'université italienne de Trente, de nous avoir fait connaître cet ouvrage dans le pré-rapport qu'il a rédigé. Nous n'en connaissons pas l'existence. Ayant enfin eu le livre entre les mains, il nous a paru évident que nous devions en parler tellement son approche rend moins originale la nôtre bien que de nombreuses différences sont à noter, d'où ce paragraphe intégré *a posteriori* dans cette conclusion afin d'en faire rapidement mention.

3 Pour cette dernière, voir *Id.*, p. 288-289.

4 Voir surtout *Id.*, p. 63-64 et le chapitre 9.

5 BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. 3 t.*, Paris : Armand Colin, 1979. ; WALLERSTEIN Immanuel, *Capitalisme historique*, 1983, Paris : La Découverte, 1985.

6 DUMONT Louis, *Homo Aequalis. Genèse et épanouissement de l'idéologie économique*, 1977, Paris : Gallimard, 1985.

de la réalité de l'époque « moderne », et notamment du XVIII^e siècle, nous relativisons une telle conception qui nous semble émaner d'une prédominance donnée à certains auteurs sur d'autres, à certains modèles par rapport aux faits, prédominance que l'économiste-généalogiste assume d'ailleurs d'entrée de jeu. Nous affirmons que si les relations inter-étatiques ont une grande importance dans la détermination de la valeur, les négociants ont pu eux-mêmes jouer leur propre jeu tout en prenant en compte de telles relations. Nous notons également que nous n'envisageons pas de manière si duale la question d'une valeur réalisée dans la « circulation », sur laquelle pèserait notamment l'importance de la mesure de la puissance, et d'une valeur-travail découlant d'une primauté attribuée à la production, et d'un « aveuglement »⁷ successif : la relation capital – travail abstrait fait partie de l'échange, le capital est une médiation sociale. Peut-être, si nous sommes fidèles aux catégories de l'auteur de *Richesse et puissance*, sommes-nous aveuglés par la « légende bourgeoise » ou « légende libérale »⁸. Pourtant, sans considérer nous-mêmes le « capitalisme marchand » comme un « corps étranger » à la « société féodale »⁹, nous nous permettons de souligner que l'auteur s'oppose tant au « libéralisme » qu'il insiste peut-être trop sur le rôle de l'État dans le développement de l'économie, et pas assez sur l'inverse, même s'il déclare très justement que « la naissance de l'espace économique et celle de l'espace politique sont corrélatives »¹⁰. Par ailleurs, on peut étrangement constater que parmi les premières critiques de ce qu'il appelle « légende libérale » se trouvent des penseurs considérés a posteriori comme des pères, ou du moins des précurseurs, du « libéralisme », les pères-mêmes de la « légende libérale » qui ont pu dans le même temps se faire pourfendeur du « système mercantile ». Il oublie aussi, nous le dirons crûment, que le négoce existe avant l'État « moderne », qu'il n'est pas totalement déplacé de penser que le libre-échange, la « contrebande », soit la forme « naturelle », « primitive », de l'échange marchand, que les acteurs du négoce continuent de pratiquer de tels échanges pendant que l'État « moderne » se perfectionnant travaille à faire de leur « liberté » des « franchises », sur le chemin de l'assimilation complète entre « liberté » et droit de propriété qu'il s'engage à défendre.

En somme, nous partageons tout à fait avec Fourquet l'idée d'une liaison entre « puissance » et « richesse », d'un mouvement réciproque entre développement des États et ascension du négoce, mais nous avons quelques réserves sur certains postulats de son scénario « généalogique ». Nous

7 Il s'agit du terme employé par Fourquet, [FOURQUET (2002) p.11], à propos de Smith. Pourquoi pas après tout, mais de ce point de vue, les penseurs dits « mercantilistes » étaient moins « aveugles », ce que Fourquet admire d'ailleurs. Nous ne nous prononcerons pas sur de tels déclarations car on aurait tout aussi bien pu se demander, pour rester dans ce registre de jugement après-coup, s'ils n'étaient finalement pas moins hypocrites. Nous ne voulons choisir et il y aurait aussi d'autres options nous semble-t-il, à la fois plus contextuelles et plus singulières. Nous reviendrons sur cette question épineuse dans la conclusion générale.

8 *Id.*, 2.3.

9 *Id.*, p. 49.

10 *Id.*, p. 60.

aurions pu être tentés d'affirmer comme lui qu' « il n'y a pas d'économie sans État »¹¹. Mais nous pourrions tout aussi bien dire l'inverse. Au-delà, ou plutôt bien en-deça du clin d'œil littéraire peut être un peu malheureux qu'il ose, écrivant qu' « une économie sans État, c'est un sourire sans chat »¹², nous aurions une approche moins tranchée. Si Alice n'était pas au pays des merveilles mais sur le bord de la méditerranée occidentale au XVIII^e siècle, elle déclarerait plus probablement : « j'ai souvent vu un port sans poste de douane, mais je n'ai jamais vu un poste de douane sans port ».

Venons-en maintenant à notre propre parcours. Peut-être aurons-nous quelque peu dérouté le lecteur avec une telle première partie. Le chemin était semé d'embûches, de croisements, de traçages contradictoires, de confluences, de diffluences, d'ellipses. Nous espérons qu'il pourra nous en excuser car si le jeu est très plaisant, il n'est pas évident de balader un lecteur sans pour autant le perdre ou sans même, malgré nous, lui montrer nos propres hésitations à chaque intersection. Certaines pentes étaient ardues, certains vallons obscurs, certaines lignes de crête déstabilisantes et il manquait parfois des balises sur certains arbres, ou en mer quand nous la traversions. Si des criques pouvaient être charmantes, le voilier a parfois tangué et le vent n'était pas tous les jours avec nous, convenons-en. Mais peut-être trouverons-nous finalement une cohérence à ce parcours escarpé, divers indices qui soient utiles à la compréhension d'une époque qui a ses grands boulevards, ses autoroutes, ses lignes de TGV, ses cargos, ses containers, ses bateaux de croisière, ses docks, ses grands hôtels, ses aéroports et ses itinéraires guidés au GPS. Au risque de réduire nôtre propos, de schématiser de nombreuses dynamiques disparates saisies comme autant d'instant volés pour n'en faire finalement qu'une exposition photo assez minimaliste, il reste honnête en conclusion de tenter de synthétiser les quelques propositions que nous pourrions tirer à propos du rapport entre État et négoce¹³.

1) La guerre a eu un grand rôle dans la construction étatique et le rapport État / négoce ressort jusque dans la façon dont elle a pu être menée.

L'histoire des États est une histoire de domination, de défense, de conquête, de luttes pour le pouvoir. Apparaît alors déjà l'importance du négoce dans les lentes formations étatiques. Quand le monde du négoce ne se confond pas directement avec les élites politiques, comme cela a pu être le

11 *Id.*

12 *Id.*

13 D'ailleurs, quand nous y pensons, le doctorant qui écrit n'a-t-il pas été obligé, pour réaliser cette thèse d'histoire, de trouver un « partenaire socio-économique » dans le cadre des partenariats public / privé contemporains ? Avant d'attaquer la seconde partie, ces premières propositions sur la longue durée pourront donc permettre à des plus experts que nous de calculer la rentabilité potentielle de cette production.

cas dans la Florence de la fin du XIV^e siècle ou dans la Gênes du XVIII^e, il a un rôle essentiel dans la poursuite de leurs ambitions. Le besoin de capital, dans le sens d'avances monétaires, est particulièrement prégnant, et l'importance du négoce se fait ressentir dans le domaine militaire : entrepreneurs de guerre qui fournissent des mercenaires, ou encore sociétés de munitionnaires. Même les tentatives d'un plus grand contrôle royal, notamment vis-à-vis du recrutement des soldats, n'empêche pas un certain état d'esprit « semi-entreprenarial » motivé par la vénalité des charges de capitaines ou de colonels. Concernant les marines de guerre, ce que nous qualifierions aujourd'hui d'entreprenariat privé a également toute sa place. Cela n'empêche que les organisations étatiques, dans un souci d'imposer la discipline, de s'assurer des loyautés, de viser une plus grande efficacité, dans un contexte de concurrence acharnée, tentent de se perfectionner, de stabiliser leur pouvoir par des relais sur tous les territoires dominés.

2) Le financement de l'entreprise étatique guerrière a pu mettre les États dans des situations d'endettement vis-à-vis du monde négociant et a participé au développement de la fiscalité « moderne ».

Si la guerre peut permettre des pillages, rapporter du capital et accroître la puissance d'un État, on se doute bien qu'elle a aussi un prix. La guerre nécessite l'emprunt, ainsi qu'une fiscalité efficiente, notamment afin de pouvoir assurer le remboursement des dettes contractées. De telles prérogatives ne sont pas sans importance dans le développement étatique. Il y a là une relation étroite, pour reprendre plus ou moins les mots de Karl Korsch, entre guerre et changement social, entreprises militaires et développement de la « société bourgeoise »¹⁴. Ainsi, l'histoire de l'État est aussi l'histoire de la dette et de la fiscalité. Là aussi, le monde de l'argent y a nécessairement sa place : le prélèvement d'impôt est une charge rentable qui peut s'acheter, les financiers conseillent les rois tout autant qu'ils peuvent spéculer sur la dette « publique ». De toutes parts se trouvent des investisseurs du pouvoir qui, dans les constructions étatiques, cherchent leurs avantages.

3) L'ascension du négoce et la formation des États modernes sont deux phénomènes foncièrement liés.

Il n'est point étonnant que le négoce connaisse une ascension dans les mêmes siècles que les lentes formations étatiques. Dans le même temps qu'émergent quelques mots de la politique « moderne », les traces sémantiques de l'ascension du négoce sont elles-mêmes notables jusqu'à l'affirmation

14 KORSCH Karl, *Marxisme et contre-révolution*, Paris : Seuil, 1975, p. 216-217.

même du terme « économie politique » dans la version de Monchrestien en 1615 comme administration de la maisonnée du roi, ou plus tard, en 1776, dans celle d'Adam Smith comme branche des connaissances du législateur, administration de la population, des propriétés, des échanges, définition reprenant notamment les interrogations de l'arithmétique politique du XVII^e siècle.

4) Les États, soucieux de drainer du capital, ont pu encourager le négoce maritime : une activité tournée vers le monde.

L'ascension du négoce est remarquable par l'établissement de ports maritimes destinés au commerce sur les rives de la Méditerranée occidentale. Les princes peuvent soutenir une telle perspective, utile dans le jeu des concurrences. Ainsi, dans le grand-duché de Toscane, la transformation et la croissance du port de Livourne en un port-entrepôt de grande ampleur est étroitement liée à l'ascension politique de la famille des Médicis. Dans un autre contexte, le pouvoir royal français autorise à la fin du XVII^e siècle l'établissement de communautés portuaires en Provence séparées des communautés de l'hinterland. Les ports sont des places privilégiées du négoce, ouvertes sur l'extérieur. Si les princes soutiennent de tels élans commerciaux, c'est d'abord dans l'objectif de drainer du capital, nécessaire à leurs ambitions dominatrices. Mais, en même temps que se perfectionnent les organisations étatiques se développent les enjeux et les modalités de la course entre puissances. Dans des soucis populationnistes, dans des perspectives d'accroissement de la masse monétaire, et donc de la circulation d'argent, se posent peu à peu des questions de cohérence territoriale, notamment sur la nature des liens entre interfaces maritimes et arrières-pays.

5) La Méditerranée est autant un espace de guerre que de négoce, et concernant le rapport entre guerre et négoce, aucune image idéale de ce rapport ne saurait correspondre à sa réalité polymorphe : la guerre peut servir le négoce et le négoce peut servir la guerre, elle peut être source de gains mais n'est pas toujours bonne pour la stabilité des affaires.

La promotion étatique des interfaces maritimes se fait aussi dans une optique de défense des littoraux et dans l'objectif d'augmenter les capacités militaires en terme de guerre maritime. Les États font bâtir des fortifications sur les côtes, des moyens de défense, mais font aussi construire des moyens d'attaque, des flottes. La guerre modèle les cités et lorsque des négociants demandent des contributions financières pour leur port, encore faut-il que celui-ci soit présenté comme utile pour le roi d'un point de vue militaire, qu'il puisse servir de refuge pour les navires en cas de tempête ou de

guerre. D'une manière générale, la relation guerre / commerce est polymorphe et faite de multiples facettes, parfois contradictoires. Aucun modèle idéal et dualiste ne pourrait donner une définition acceptable de celle-ci. Si les conflits peuvent paralyser le négoce, que les galères du roi doivent parfois protéger les flottes marchandes, nombre d'enjeux militaires et commerciaux sont également liés dans le jeu des concurrences méditerranéennes. Une guerre peut par exemple se finir non seulement sur l'acquisition de territoires mais aussi sur des exemptions fiscales gagnées dans les ports des adversaires, parfois revendiquées sur le long terme. En somme, si la guerre n'est pas toujours bonne pour les affaires, elle permet régulièrement d'en conclure de fructueuses et pas seulement par la course ou le crédit.

6) Les privilèges tels que les franchises, concédés par les États, sont voués à attirer un négoce maritime peu contrôlable mais dont la loyauté est espérée en échange d'une certaine liberté et d'une offre de protection régaliennne.

Si construction étatique et ascension du négoce sont intrinsèquement liées, le rapport État / négoce n'est jamais sans ambiguïtés. Le problème est par contre assez difficile à formuler dans les bons termes. Si le négociant peut profiter de la construction étatique, il est toujours aussi un acteur essentiel de « mondialisation ». Les pouvoirs princiers peuvent d'ailleurs chercher à l'attirer en leur ports, afin de profiter de ses trafics, de ses réseaux, lui offrant protection régaliennne et privilèges fiscaux. Les États cherchent à profiter des échanges mais il leur faut dans cette optique, et dans le même temps, tenter de contrôler ces échanges. La contrebande est particulièrement diffuse et une autre ambiguïté se pose alors : un État doit chercher à s'en prémunir sur son territoire, pour des raisons de dangers épidémiques, comme de possibles revenus fiscaux, mais peut défendre un de « ses » négociants quand celui-ci la pratique dans un autre État. Une des considérations est celle d'un manque à gagner pour ce concurrent potentiel. Le négociant a donc cette tendance à la « liberté », et c'est celle-ci que des États se proposent parfois de transformer en « franchise » en offrant de multiples avantages afin de tenter de gagner la loyauté du négociant. Mais aussi dans l'objectif que l'essor économique ne soit pas contradictoire avec l'exigence d'un État organisateur : deux facteurs de la reproduction et de l'accroissement d'une puissance. En cela, État centralisé et économie capitaliste peuvent être considérés comme « les deux pôles de la modernité »¹⁵. On peut se douter que dans un tel contexte où s'entremêlent préservation de liberté faite franchise, besoin de drainage de capitaux, offre de protection régaliennne et concurrences inter-étatiques, le négociant

15 PAPAIOANNOU (1983), p. 135.

puisse avoir une certaine propension à vouloir à la fois les bénéfices du protectionnisme et ceux du libre-échange.

7) L'aménagement portuaire censé faciliter le négoce tout en facilitant son contrôle requiert financement, dont l'affirmation des modalités participe à la construction étatique : la question est celle d'une relation complexe entre profits, coûts et retombées sociales de l'aménagement d'un côté, enjeux sur la maîtrise de la technostructure de l'autre. Il est par ailleurs notable que le négociant peut avoir une propension à vouloir bénéficier d'un aménagement sans en assumer les coûts.

La concurrence, qui produit des effets de mimétisme entre États, pousse notamment, pour des raisons pratiques, militaires, commerciales et administratives, à la réalisation de travaux portuaires. L'aménagement du territoire est d'ailleurs, après la guerre, le secteur dans lequel les États « modernes » ont le plus investi en moyens humains et financiers. Mais si la contribution financière royale dans l'établissement de fortifications n'est pas sans logique vu le rôle de la guerre dans la construction étatique, que peut-il en être vis-à-vis du financement des structures portuaires servant le négoce ? On se doute bien qu'il y a là objet de conflits et de négociation et qu'une telle problématique ne peut que participer elle-même à l'affirmation de l'État organisateur : répartition des charges, instauration, parfois forcée, de solidarité fiscale, mise en concurrence des communautés, contribution royale, qui n'est pas étrangère, en plus de la protection accordée au négoce, à l'affirmation d'une forme de légitimité étatique. Mais sur qui retombe les coûts de l'essor économique auquel est censé participer l'aménagement portuaire ? Si la logique du « qui profite paie » est expérimentée en divers lieux, elle montre ses limites, et celles-ci relèvent justement des ambiguïtés de la « modernité ». Dans le cadre des concurrences internationales, il y a diverses tentatives de faire payer les aménagements locaux par le commerce étranger. Mais les exemptions fiscales étant de possibles gains des conflits géopolitiques, le choix de cette méthode peut bénéficier à des vainqueurs et même reproduire à leur avantage les inégalités territoriales. Par ailleurs, faire payer le commerce en général, c'est risquer l'inflation par une répercussion des coûts sur le prix des marchandises, ce qui peut finalement avoir l'effet d'un impôt indirect. Les propriétaires fonciers, qui sont les élites locales, ont quant à eux intérêt à favoriser le négoce, soit parce qu'ils en profitent directement, soit parce qu'il permet de créer de l'emploi, de briser la logique selon eux trop diffuse de l'économie de subsistance, et par conséquent de créer des consommateurs payant les fermes sur le comestible. Cela peut produire un revenu fiscal qui peut notamment être employé aux aménagements portuaires. En somme, le coût de l'infrastructure, dans un contexte d'inégalités

sociales et d'inégalités de pouvoir, retombe régulièrement sur les multitudes pauvres. À moins que l'État demande une contribution aux riches. Mais là aussi, c'est souvent contre une exemption d'impôts, ou dans le cadre d'une spéculation sur la dette publique. Il se peut aussi qu'un entrepreneur finance lui-même des travaux portuaires, mais les cas méditerranéens sont rares et plutôt d'inspiration anglaise : quand tel est le cas, c'est en échange de nombreux avantages, ainsi qu'une certaine maîtrise de la technostrucure. Quand les négociants ne peuvent avoir cette maîtrise, ils rechignent souvent à payer quoique ce soit. Or, cette maîtrise fait elle même partie des grands enjeux d'un État organisateur, tel que celui perfectionné sous Napoléon par exemple. En somme, voilà encore quelques contradictions dont le négociant peut tenter de profiter, cultivant une certaine tendance à vouloir bénéficier d'un aménagement dont il profite sans en assumer les coûts.

8) L'histoire du rapport entre État et négoce est l'histoire du capital : il en est la pierre angulaire.

Le milieu du négoce est celui qui fait circuler le capital et recherche son accumulation. Ainsi, les pouvoirs politiques, quand ils ne se confondent pas directement avec le négoce, ne peuvent se passer de sa présence et doivent même chercher à rendre plus diffuse la réalité marchande. Ce que des auteurs de la seconde moitié du XVIII^e siècle ont nommé « système mercantile », à partir de quoi est forgé la notion de « mercantilisme », n'est pas sans lien avec cette réalité. Sous son acception à l'époque moderne, le terme capital signifie avances monétaires. Il s'agit de ce que l'on peut appeler capital commercial, capital marchand, capital financier. Cette forme de capital participe directement à la construction étatique. Dans le contexte de concurrence, de course au rendement, de circulation des idées économiques et des techniques, notamment anglaises, mais aussi françaises, c'est cette forme de capital qui est le préalable à l'avènement du mode de production capitaliste, même si quelques « bulles » de capital industriel, comme rapport social, ont déjà pu exister avant cet avènement, dans des chantiers navals ou des manufactures par exemple. La domination progressive de la valeur d'échange est remarquable par la progression de l'argent comme marchandise universelle, équivalent général. Plusieurs monnaies coexistent. Les négociants se les échangent, jouent avec les cours des différentes places, mais sont aussi appelés à stabiliser les relations compétitives qu'ils entretiennent entre eux, relations conflictuelles qui peuvent aller à l'encontre du développement économique. L'organisation étatique prend là une fonction de canalisation. Si la monnaie est aussi nécessaire dans la construction étatique, encore faut-il que les États tentent d'avoir quelque maîtrise sur celle-ci. Mais tout est encore question de concurrence internationale, de luttes de pouvoir, d'interstices entre l'officiel et l'officieux.

9) *La volonté d'accumulation de capital dans un contexte de concurrence pousse les États à développer le négoce, donc la monétarisation, ce qui, à des rythmes différents selon les lieux, accompagne la marchandisation des terres, des moyens de subsistance et des relations humaines.*

Les États « modernes » en construction penchent vers le populationnisme. Le nombre étant considéré comme puissance. Le nombre étant aussi un moyen d'espérer de plus grandes entrées financières au vu de l'ascension concomitante et soutenue du négoce. Cela entraîne le formulation de questionnements sur l'administration des royaumes, comme dans l'Angleterre du XVII^e avec l'arithmétique politique. La marchandisation des rapports humains semble essentielle aux puissances politiques, bénéficie amplement au progrès de l'économie, mais n'est pas sans entraîner son lot de nouvelles problématiques de gouvernement et d'administration. Le négoce, déjà si essentiel à la construction étatique, va être à l'honneur dans un tel processus. On cherche les manières de peupler les littoraux, de dégager de la main d'œuvre, des pépinières d'ouvriers. L'expansion des échanges étant considéré comme essentiel à la puissance des États, il est de bon ton de détruire les moyens d'autosubsistance des multitudes rurales, de promouvoir la propriété privée, d'abolir les communs, d'accroître les rendements agricoles, de favoriser la concentration des travailleurs. Le rapport à la terre est réformé. La propriété privée « moderne » est partout imposée, avec des rythmes divers. Tout cela est imaginé dans une optique d'accumulation de capital à laquelle est nécessaire la croissance des échanges et le devenir-monde de la marchandise.

10) *La répression de l'oisiveté, des délits et des divers désordres, notamment provoqués par les mutations économiques et sociales, a elle-même sa dimension économique.*

Des forçats sont employés sur divers chantiers, travailleurs à moindre prix, qui peuvent, comme sous le Premier Empire, être engagés au temps, à la journée, et dont la rémunération doit payer leur entretien. Le travail nourrit, le travail punit. Dans la Livourne du début du XIX^e siècle, les inégalités de rémunération autour d'un même chantier sont particulièrement remarquables : le profit d'entrepreneurs en travaux publics est d'une extravagante démesure par rapport aux revenus des ouvriers. Mais toute résistance est matée dans un objectif d'avancement des travaux.

11) *Une pensée économique systémique se développe et participe à la justification idéologique de l'essor économique qui accompagne le perfectionnement des organisations étatiques.*

La pensée économique se diffusant parmi les élites, mais non acceptée de la même façon par toutes, relève d'un certain point de vue systémique, tout comme le montrent les formes de cohérence territoriale recherchées afin de lier plus conséquemment interfaces maritimes et arrière-pays, dans le cadre de la marchandisation. Pour accumuler du capital, encore faut-il des consommateurs, donc des travailleurs. Si tout pouvoir dans l'histoire a tenté de se légitimer dans les esprits, a justifié son action par l'invocation du « bien », il semble que les deux pôles de la modernité, interdépendants, que sont l'économie capitaliste et l'État centralisé, aient pu utiliser l'idée de « volonté générale », de « bien public » ou encore « intérêt public » dans le cadre de leur justification idéologique.

12) « L'intérêt public » devient progressivement un des nouveaux éléments du langage du pouvoir, mais la conjugaison entre celui-ci et les intérêts dits privés, si elle est considérée comme propre à une dite idéologie « libérale », n'est pas sans rappeler la complicité historique et fonctionnelle entre négoce et État.

Le « public » est le destinataire d'un discours, d'une politique, et comme la participation - même un faux semblant de participation - des sujets aux prérogatives de leur domination peut servir à la légitimation de celle-ci, alors faut-il s'intéresser à l' « opinion publique » tout en tentant de l'influencer, voire de la former. L'idée de public, impliquant une forme de transparence, s'oppose dans les discours à l'occulte, aux *arcana imperii*, mais l'émergence d'un « espace public » n'a pas empêché la persistance du secret des affaires comme du secret d'État.

Il ne faut « pas mésestimer le rôle positif de l'hypocrisie » en histoire¹⁶. Gouverner au nom de l'intérêt public est une manière de présenter une politique comme a priori bonne pour le « peuple » qui ne saurait légitimement lutter contre sa propre « sauvegarde ». Mais dans la définition de l'intérêt public, là encore ressort toute l'ambiguïté du rapport entre négoce et État : ambiguïté qui s'exprime dans ce cas par la conjugaison entre intérêt public et intérêts privés, entre le « public » et son corollaire le « privé ». Le « privé » pourrait servir le « public ». C'est de la somme des intérêts privés que pourrait être fait l'intérêt public. Voilà une considération qui est souvent envisagée comme caractéristique de l'idéologie économique dite « libérale », mais il ne semble pas si hasardeux d'y voir également une justification idéologique, sous des habits neufs, d'une certaine complicité fonctionnelle entre monde du négoce et États princiers, soit de l'une des bases de ce qui a été appelé « mercantilisme ».

¹⁶ Expression empruntée à Leszek Kolakowski : cité dans PAPAIOANNOU Kostas, *L'idéologie froide. Essai sur le dépérissement du marxisme*, 1967, Paris : Encyclopédie des nuisances, 2009, p. 155.

13) *Le rapport entre ascension du négoce et construction étatique donne lieu, entre autres, à l'assimilation de la liberté à la propriété, et trouve son plus haut point d'affirmation idéologique dans le mythe moderne du progrès.*

La collaboration négoce / État est notable par la protection des libertés des négociants, libertés faites franchises, privilèges. Il y aussi progressivement assimilation de la liberté à la propriété : assimilation qui, en contradiction avec quelques principes féodaux, mais aussi avec quelques droits coutumiers tels que ceux autour de l'usage des communs, a porté au perfectionnement des États « modernes ». L'essor économique lié à un tel mouvement, essor que les États accompagnent au nom de l'intérêt public, a pris le mythe moderne du progrès comme publicité.

14) *Pouvant à la fois soutenir idéologiquement le « libéralisme » économique et l'exigence d'un État centralisé, au nom de l'intérêt public, la figure de l'ingénieur « moderne » est particulièrement représentative de la fusion de l'État et de l'économie.*

Le contexte de concurrence requiert de l'efficacité, de l'innovation, une certaine rationalité : c'est là que la figure de l'ingénieur « moderne » intervient. Il écrit des projets, rédige des cahiers des charges, suit des travaux. Il a pour fonction d'œuvrer pour l'intérêt « général ». Un corps comme celui des Ponts et Chaussées est particulièrement révélateur du mouvement de centralisation étatique tel qu'il a pu être opéré en France. Les conquêtes napoléoniennes d'Italie ne se sont d'ailleurs pas faites qu'avec des soldats et des généraux, mais bien aussi avec des ingénieurs.

Ce rapport à la centralisation n'empêche en rien une étrange posture de l'ingénieur. Comme « agent objectif » de l'État, il parle au nom de « l'intérêt public », ce qui le met parfois en conflits avec des notables locaux ne partageant pas la même définition de leur intérêt. Mais il suffit que l'État définisse autrement « l'intérêt public » pour que l'ingénieur en fasse de même. Comme technocrate, il fait d'ailleurs partie des bureaucrates qui restent en place malgré les changements de régimes politiques.

15) *Tout comme l'existence d'un « espace public » n'empêche en rien la subsistance des arcana imperii, la représentation de l'État bureaucratique, instrument d'uniformisation, comme personnalité juridique abstraite, voire comme entité impersonnelle, n'empêche en rien les instrumentalisations de l'État, les jeux de relations et l'existence de réseaux de pouvoir.*

Au XIX^e siècle, des négociants sont parfois aussi des ingénieurs, des ingénieurs des politiciens, des politiciens des négociants. L'État et le négoce ne forment jamais deux camps homogènes et strictement opposés l'un à l'autre. Une administration est-elle en litige avec des négociants d'une ville que ceux-ci peuvent écrire à un ministre pour régler autrement l'affaire. Il existe donc des porosités, des espaces formels ou informels d'interaction. Les luttes pour le pouvoir, les rapports de force sociaux, sont tout autant de facteurs de construction des idéologies d'État. Mais l'idéal étatique le plus tenace semble bien être celui qui consiste à présenter l'État « moderne » comme une entité neutre, personne abstraite, expression de la « volonté générale » car prônant une administration rationnelle. Cet idéal pourrait être motivé par le fait que l'organisation étatique ne se transforme jamais totalement à chaque changement de régime, que sont toujours réutilisés des structures bureaucratiques héritées du régime précédent. Or, c'est bien parce que l'appareil étatique peut permettre de représenter ce semblant de neutralité qu'il peut être utilisé comme arme de neutralisation. Le fait de pouvoir parler et agir au nom d'un intérêt public abstrait fait de l'appareil étatique une arme d'imposition, fixant sa propre légitimité. Cela fait partie des raisons pour lesquelles la maîtrise de l'appareil étatique est au cœur de nombreuses luttes pour le pouvoir et d'instrumentalisations diverses.

Ces quelques propositions pourront sans doute sembler pessimistes. Il n'est pas inutile de rappeler que ce travail a été fait dans l'optique d'écrire une histoire de la domination étatique et capitaliste dont l'objectif est de remettre le plus en cause possible certains aménagements imaginaires du passé. Nous n'avons pas la prétention d'avoir abordé le problème sous tous ses angles. Mais il nous a semblé opportun par de multiples contorsions de questionner la pertinence de l'opposition conceptuelle entre « mercantilisme » et « libéralisme », de ne pas aborder l'ascension du négoce par l'existence successive des États-nations, d'entrevoir quelques ressorts historiques de l'affirmation des concepts relationnels de « public » et « privé » et enfin de démystifier les outils de légitimation de l'État.

PARTIE II

Grands travaux portuaires

Un regard sur l'Unité italienne

INTRODUCTION

La formation de l'État unitaire

Le processus de l'unification italienne peut s'inscrire dans la longue durée avec d'importantes prémisses à l'époque napoléonienne et deux brusques accélérations : une en 1848 et une autre en 1859-1860¹. À la suite des Restaurations, diverses insurrections et tentatives de révolution éclatent en Italie : jusqu'en Calabre par exemple, contre l'absolutisme bourbonien, des libéraux rêvent d'émancipation et adhèrent pour certains à la charbonnerie. En 1837, en 1844, en 1847, des émeutes insurrectionnelles lient notamment des libéraux aux partisans de Giuseppe Mazzini², ce patriote qui, à commencer par les émeutes en Savoie de 1833, n'a jamais abandonné ses ambitions insurrectionnistes. Il est notamment un des acteurs majeurs des événements de 1848. Ceux-là touchent toute l'Italie dont le royaume des Deux-Siciles où, en janvier 1848, Ferdinand II fait une concession constitutionnelle entraînant des élections au Parlement constitutionnel, où sont notamment élus des libéraux issus de la bourgeoisie agraire, classe sociale dont l'importance avait bien augmenté dans les premières décennies du XIX^e siècle. Mais le 15 mai, Ferdinand, par un coup d'État, révoque la constitution, ce qui n'est pas sans produire troubles et révoltes auxquels répond une contre-offensive du pouvoir bourbonien. La répression des émeutes et les représailles judiciaires creusent alors plus encore le fossé entre la bourgeoisie libérale et le gouvernement. Se forme alors une alliance anti-bourbonienne sur des positions modérées et une orientation plutôt philo-savoyarde. Par ailleurs, les paysans sont eux aussi en lutte et sont réprimés. Ils occupent des terres et réclament quant à eux la redistribution contre la grande propriété foncière, les *latifondi*. Tout en étant en contradiction avec les libéraux, ils sont violemment chassés par le pouvoir bourbonien et beaucoup d'entre eux se tournent vers le brigandage³.

Après les soulèvements de 1848, touchant toute la péninsule, la réaction est marquée dans tous les États par le retour ou la réaffirmation des souverains absolutistes, à l'exception du royaume de

1 BONINI Francesco, « La centralizzazione amministrativa e il potere locale », in BLANCO Luigi (a cura di), *Ai confini dell'Unità d'Italie. Territorio, amministrazione, opinione pubblica*, Trento : Fondazione Museo storico del Trentino, 2015, p. 137-152.

2 CARIDI Giuseppe, *La Calabria nei documenti storici. 2. Da metà Seicento a fine Ottocento*, Reggio Calabria : Falzea, III.

3 CICONTE Enzo, *La grande mattanza. Storia della guerra al brigantaggio*, Roma-Bari : Laterza, 2018, p. 102-105.

Sardaigne qui maintient son caractère constitutionnel et accepte aussi d'accueillir les patriotes libéraux émigrant pour éviter la répression. En 1850, rentre au gouvernement Camillo Cavour, un parlementaire s'étant déjà distingué les années précédente comme journaliste et homme politique libéral modérée⁴. De 1852 à 1859 et de 1860 à 1861, il devient chef du gouvernement avant d'être nommé, treize jours avant sa mort premier président du conseil du nouvel État italien. Bien qu'il ne soit pas le seul, il est donc l'un des grands artisans de la construction étatique italienne.

Avant de commencer cette partie sur les grands chantiers portuaires lancés dans l'élan de l'unification italienne, nous allons donc tenter de faire ressortir quelques traits de ce processus de formation étatique dans sa dernière phase d'accélération et dans son affirmation. Nous allons d'abord voir comment le pays a été unifié et les ambiguïtés sociale de cette unification. Ensuite, nous allons observer la centralisation des pouvoirs exprimée lors de l'Unité alors même que nombre d'idées libérales de 1848 allaient dans le sens du fédéralisme⁵. Enfin nous nous interrogerons sur la dimension dimension financière du chantier étatique.

0.1. Unification

1858, Plombières, une rencontre secrète entre Cavour et Napoléon III : ils discutent à propos d'une alliance entre la France et le royaume de Sardaigne contre l'Autriche et en vue de la réorganisation de la péninsule italienne en une confédération de quatre royaume autonomes. L'alliance est signée le 24 janvier 1859 avec les conditions suivantes : les Français peuvent fournir jusqu'à 200 000 soldats, les Piémontais 100 000 ; Napoléon III assure le commandement, mais la dépense de guerre est à la charge du Piémont. Il est aussi conclu que l'intervention française n'aura lieu qu'en cas d'ultimatum autrichien contre le royaume de Sardaigne, et non l'inverse, l'objectif étant que l'opinion publique internationale considère l'armée française comme intervenant en défense d'un petit État menacé par une grande puissance. L'ultimatum vient. La guerre commence. Les Autrichiens sont défaits à Magenta le 4 juin 1859. Le 8 juin, Napoléon III et Victor Emmanuel II entrent dans Milan. Cependant, avant de prendre Venise, Napoléon se rétracte. Cavour, dans l'embarras, démissionne de son poste de chef du gouvernement. Pourtant, l'unification étatique de l'Italie, avec cette guerre comme levier, est déjà engagée.

La Lombardie est formellement annexée au Piémont sur la base des résultats du plébiscite qui s'était tenu en 1848. En revanche, tous les États ne peuvent pas adopter la même procédure, les duchés qui avaient participé au plébiscite tout comme Bologne, la Romagne et la Toscane qui

⁴ Voir CANDELOORO Giorgio, *Storia dell'Italia moderna. La rivoluzione nazionale. 1846-1849.* ; ou encore BANTI Alberto Mario, *Il Risorgimento italiano*, Roma-Bari : Laterza, 2004, V.

⁵ MANNORI Luca, « Quale federalismo per la cultura politica risorgimentale » in BLANCO (2015), p. 41-86.

n'avaient qui n'y avaient quant à eux pas participé. Il avait été prévu à Villafranca que retournent sur les trônes des duchés et du grand-duché les souverains légitimes. Quant à Bologne et la Romagne, ils ne devaient être séparés de l'État pontifical. Malgré de tels motifs, bloquer l'annexion nécessiterait toutefois une nouvelle intervention militaire que ni la France, ni l'Autriche, ne veulent assumer, d'autant plus que la Grande Bretagne soutient un tel processus. Le 25 mars 1860, dans les anciens États sardes, en Lombardie, en Émilie, en Toscane, se tiennent les élections pour le parlement de Turin : le résultat est la formation d'une solide majorité libérale favorable à Cavour. Un mois plus tard, ce sont les plébiscites d'annexion de Nice et de la Savoie à la France qui obtiennent un résultat favorable. Le 4 novembre, les Marches et l'Ombrie votent l'unification⁶ à la suite du Mezzogiorno où plus d'un million de votants se sont également déclarés en faveur du nouvel État italien le 21 octobre 1860. Selon l'historien du royaume des Deux-Siciles, Angelantonio Spagnoletti, ce résultat aurait été notamment dû à la crainte d'une marginalisation sur le plan international. Dans le cadre de la concurrence agressive entre puissances étatiques, il ne peut plus être question de petits États, de duchés, des républiques, du passé⁷.

Quelques mois auparavant, le général Giuseppe Garibaldi, en accord avec Victor Emmanuel, est parti pour le sud. Le 16 mai 1860, Cavour écrit au florentin et libéral Bettino Ricasoli

« Garibaldi è sbarcato in Sicilia. È gran ventura che non abbia dato seguito al pensiero d'attaccare il Papa. Che faccia guerra al Re di Napoli non si può impedire. Sarà un bene, sarà un male, ma era inevitabile. Garibaldi trattenuto violentemente sarebbe divenuto pericoloso all'interno. Ora cosa accadrà ? È impossibile il prevederlo. L'Inghilterra lo aiuterà ? È possibile. La Francia lo contrasterà ? Non lo credo. E noi ? Il secondarlo apertamente non si può, il comprimere gli sforzi individuali in suo favore, nemmeno. Abbiamo quindi deciso di non permettere che si facciano nuove spedizioni dai porti di Genova e di Livorno, ma di non impedire l'invio di armi e di munizioni, purché s'eseguissero con una certa prudenza. Non disconosco tutti gli inconvenienti della linea mal definita che seguiamo, ma pure non saprei segnarne un'altra che non ne presenti dei più gravi e più pericolosi. »⁸

6 BANTI (2004), VI-VII.

7 SPAGNOLETTI Angelantonio, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Bologna : Il Mulino, 1997, p. 306.

8 Cité dans CANDELORO Giorgio, *Storia dell'Italia moderna. Dalla rivoluzione nazionale all'Unità, 1849-1860*, 1964, Milano : Feltrinelli, 2011, p. 446-447. Trad. : « Garibaldi a débarqué en Sicile. C'est de bonne fortune qu'il n'ai pas donné suite à son idée d'attaquer le Pape. Qu'il fasse la guerre au Roi de Naples, on ne peut l'en empêcher. Que cela finisse bien ou que cela finisse mal, c'était inévitable. Garibaldi retenu par la force serait devenu un danger de l'intérieur. Désormais qu'arriva-t-il ? Il est impossible de le prévoir. L'Angleterre l'aidera ? C'est possible. La France lui fera obstacle ? Je ne crois pas. Et nous ? Le secondar ouvertement n'est pas envisageable, restreindre les efforts individuels en sa faveur non plus. Nous avons donc décidé de ne plus permettre de nouvelles expéditions en partance des ports de Gênes et de Livourne, mais de ne pas empêcher l'envoi des armes et des munitions, tant que cela est fait avec une certaine prudence. Je ne me méconnais pas tous les inconvénients de la ligne mal définie que nous suivons, mais je ne saurais pour autant en tracer une autre qui n'en présente de plus graves et de plus dangereux. »

Garibaldi a débarqué dans le port de Marsala, construit grâce à l'entrepreneur John Woodhouse près de quarante ans plus tôt⁹. Il est accompagné de ses quelque mille chemises rouges et soulève le Mezzogiorno contre les Bourbons. En Sicile, l'armée de François II de Bourbon est désorganisée et subit plusieurs défaites. Garibaldi débarque en Calabre à la mi-août et fait son entrée à Naples le 7 septembre¹⁰. La veille, le tout jeune roi François II a abandonné sa capitale. Dans une dernière tentative pour sauver son trône et son royaume de l'annexion, il avait décrété le 26 juin l'abolition de la monarchie absolue, la mise en place d'un système constitutionnel intégrant des libéraux et l'amnistie des prisonniers politiques, mais cela n'a pas suffi¹¹.

L'annexion du Mezzogiorno est acceptée par l'aristocratie et la bourgeoisie méridionales qui craignent le retour des Bourbons et, en particulier, le risque d'insurrection paysanne avec son lot de revendications contre la grande propriété. Garibaldi savait d'ailleurs combien la question domaniale était importante chez les paysans qui luttèrent pour la division des terres. Il a pu alors en profiter pendant la campagne. Le 2 juin, Francesco Crispi, originaire de Sicile et originairement à gauche, signe un décret promettant un quota des communs à qui prendrait les armes et combattrait pour Garibaldi. Le 31 août, Garibaldi signe à Rogliano un décret pour que les habitants pauvres de Cosenza aient un droit d'usage gratuit sur les quelques terres domaniales de la Sila. Mais le grand propriétaire Donato Morelli, nommé gouverneur général de la Calabre par Garibaldi lui-même, rend vite la mesure inoffensive. Le même mois, le général génois Nino Bixio « pacifiant » la Sicile écrase les requêtes paysannes : le massacre de Bronte en est emblématique. Les paysans, qui avaient déjà participé à des insurrections telles que celle de 1820 ou celle de 1848, ont plutôt bien accueilli l'unification, y voyant une occasion pour obtenir gain de cause dans la question domaniale, mais ce fut au prix d'une désillusion et d'une répression qui allait relancer le brigandage.

Dans le même temps, le nouvel État naissant entretient un rapport ambigu avec la criminalité organisée telle que la camorra napolitaine. Des rencontres vont avoir lieu, notamment l'intromission de Liborio Romano, dernier ministre de l'intérieur du Royaume des Deux-Siciles, pour que les camorristes assurent une transition pacifique dans la plus grande ville d'Italie¹². Comme le faisaient les Bourbons, le nouveau préfet de police les utilise ensuite pour éviter les tumultes populaires d'automne 1860 aux premiers mois de 1861¹³. Jusque dans une revue de Turin, Salvatore De Crescenzo, un chef de clan notoire nommé un temps Liborio Romano chef de la *guardia civile*, et sa

9 Voir Partie I, 4.2.

10 DE FRANCESCO Antonino, « Brigandage méridional ou révolte politique ? Les lectures culturelles des élites politiques italiennes dans les années 1860 », in MARTIN Jean-Clément, *La Contre-Révolution en Europe. XVIIIe-XIXe siècles. Réalités politiques et sociales, résonances culturelles et idéologiques*, Rennes : PUR, 2001, p. 269-277.

11 DICKIE John, *Onorate Società*, 2011, Laterza : Roma-Bari, 2014, p. 43.

12 CICONTE (2018), p. 116-117.

13 BARBAGALLO Francesco, *Storia della camorra*, Roma-Bari : Laterza, 2010, p. 19.

bande sont présentés comme des « *uomini onesti e tenuti in gran conto dal partito nazionale e dal popolo* »¹⁴. L'exemple d'un tel usage de criminels par des représentants de l'État pour freiner des embrasements populaires n'est pas isolé. C'est entre autre le cas en 1862 à Castellamare dans la province sicilienne de Trapani¹⁵. Cependant, la relation entre le nouvel État et les organisations criminelles n'est pas unilatérale, car si d'une main le pouvoir étatique peut utiliser à son profit le monde du crime, il peut aussi selon les circonstances les réprimer de l'autre, ce qui ne tarde d'ailleurs pas dans l'élan de l'Unité¹⁶. Mais, comme le note Enzo Ciconte, là n'est pas la seule contradiction du nouvel État unitaire italien :

*« Tutto ciò avviene nel mentre una nuova classe dirigente – che nulla sa del Mezzogiorno e quel che sa è infarcito da pregiudizi e luoghi comuni – sta costruendo un nuovo Stato che nelle intenzioni e nelle dichiarazioni ufficiali dovrebbe essere di tipo liberale ma che a conti fatti presenta il volto degli stati d'assedio, delle leggi eccezionali, del governo del territorio lasciato in mano ai militari, che hanno un peso enorme nella conduzione degli affari nazionali. »*¹⁷

0.2. Centralisation

Le gouvernement Cavour voit le nouvel État italien comme une extension territoriale du Royaume de Sardaigne. L'armée italienne est d'ailleurs très vite modelée sur l'armée piémontaise. Son rôle est de garantir la paix sociale, le maintien de l'ordre, assumant les rôles de la police - il n'y a alors pas encore de corps spécifique constitué et les carabinieri représentent à peine 20 000 hommes¹⁸. Le roi de Sardaigne, Victor Emmanuel de la maison de Savoie s'enorgueillit d'ailleurs d'appartenir à la plus vieille dynastie régnante d'Europe. Le « Père de la Patrie », ou le « Roi gentilhomme », comme il est parfois nommé, a le droit d'organiser en bon souverain sa propre cour, droit maintenu bien après sa mort, jusqu'en 1901. Cette cour compte en 1862 quelques quatre-cent fonctionnaires, quatre-vingt dix dignitaires et cinq grands dignitaires.¹⁹ La première loi électorale de l'Unité est inspirée de la législation sarde de 1848 et son système de collèges uninominaux à deux tours. Il s'agit d'un régime censitaire. Il faut payer au moins quarante lires d'impôts et avoir un minimum de

14 Cité dans DICKIE (2011), p. 49.

15 SANTINO Umberto, *La mafia dimenticata. La criminalità organizzata in Sicilia dall'Unità d'Italia ai primi del Novecento. Le inchieste, i processi. Un documento storico*, Milano : Melampo, 2017, p. 51-56.

16 BARBAGALLO (2010), p. 20-25.

17 CICONTE (2018), p. 118. Trad. : « Tout cela advient pendant qu'une nouvelle classe dirigeante – qui ne sait rien du Mezzogiorno et dont les connaissances sont farcies de préjugés et lieux communs – construit un nouvel État qui, si l'on en croit les intentions et les déclarations officielles, devrait être de type libéral, mais qui a en fait le visage des états de siège, des lois exceptionnels, d'un gouvernement du territoire laissé aux mains des militaires, ces derniers ayant un énorme poids sur la conduite des affaires nationales. »

18 *Id.*, p. 178.

19 CAMMARANO Fulvio, *Storia dell'Italia liberale*, Roma-Bari, Laterza, 2011, I.

vingt-cinq ans pour voter. Il y a 418 696 électeurs pour 22 millions d'habitants. En janvier 1861, seul 57,27 % de l'électorat va voter pour élire 443 députés, ce qui représente le plus haut taux de participation jusqu'en 1876.²⁰ Jusqu'à cette date, il est aussi notable que durant neuf ans sur quinze d'Unité, les présidents du Conseil italien sont tous d'origine piémontaise et qu'il y a d'une manière générale une prévalence piémontaise dans les hautes administrations étatiques.²¹

La loi électorale est loin d'être la seule loi héritée de la législation sarde. La constitution même du royaume d'Italie vient en fait du *Statuto Albertino*, soit le statut fondamental de la Monarchie de Savoie du 4 mars 1848²². En 1848, était aussi promulguée dans le royaume de Sardaigne une loi communale et provinciale inspirée du régime napoléonien et aux tendances particulièrement centralisatrices. Plusieurs ministres de l'intérieur successifs ont régulièrement tenté de présenter des projets misant plutôt sur la décentralisation. Giovanni Filippo Galvagno a notamment proposé le 2 décembre 1850 que l'intendant général ne concentre pas en ses mains le pouvoir décisionnaire, mais qu'il agisse préférentiellement comme organe de contrôle. Alessandro Pernati di Momo, le 1^{er} juin 1852, a présenté à la chambre un autre projet basé sur le rétablissement des autonomies provinciales. Ces projets, comme celui ensuite de Gustavo Ponza di San Martino, ont tous été écartés. Une nouvelle loi communale et provinciale est promulguée le 23 octobre 1859, la loi dite Rattazzi, du nom de son promoteur Urbano Rattazzi, homme de la gauche modérée. Elle reprend les mêmes degrés de gouvernement que la loi sarde de 1848, avec quelques différentes attributions au niveau des circonscriptions territoriales. Les maires sont toujours issus de nomination royale. En haut de la hiérarchie provinciale, il y a le gouverneur nommé par l'État central et dirigeant la députation provinciale. Il est le représentant périphérique de l'État qui remplace l'intendant général et qui sera lui-même remplacé par le préfet. La centralisation administrative est dès lors une importante caractéristique du système institutionnel italien en formation²³. Avec la loi Rattazzi, les concessions faites durant le court processus d'unification à la Lombardie et aux territoires des ex-duchés de Modène et de Parme sont abandonnées. Entre août 1860 et janvier 1861, son application est étendue aux ex-territoires du Royaume des Deux-Siciles. Elle est un des symboles de la dite « piémontisation » de l'Italie. Seule la Toscane, institutionnellement « solide », y échappe jusqu'en 1865, maintenant une certaine autonomie transitoire.

Inspirée des idées de Jérémy Bentham sur la subordination des autonomies locales à l'intérêt général de l'État, la loi Rattazzi est assimilable, et souvent assimilée, à une certaine idéologie libéral-autoritaire. On peut par ailleurs noter à son propos sa nature qui peut sembler contradictoire :

20 *Id.*

21 BEVILACQUA Piero, *Breve Storia dell'Italia meridionale*, Roma : Donzelli editore, 2005, II-1.

22 Voir par exemple : MANCA Anna Gianna, « La pubblicazione dello Statuto nelle province in via di annessione », in BLANCO (2015), p. 89-134.

23 CARACCILO Alberto, *Stato e società civile. Problemi dell'unificazione italiana*, Torino : Einaudi, 1960.

elle est l'abandon de l'hypothèse régionaliste sans la mise en place d'une véritable nouvelle assignation des pouvoirs, ni d'organes bureaucratiques représentant efficacement l'État dans les Provinces.²⁴

Le débat, on s'en doute, ne finit d'ailleurs pas en octobre 1859. Le ministre de l'intérieur Luigi Carlo Farini imagine ensuite un projet que le futur ministre de l'intérieur, Marco Minghetti, aborde devant le parlement le 8 juin 1860. Il s'agit d'un projet régionaliste dont le but est de réordonner l'État dans une forte unité politique tout en laissant le plus de liberté administrative possible aux provinces et aux communes²⁵. En novembre 1860, le sénateur Carlo Matteucci écrit à ce propos au ministre une lettre dans laquelle il note ce que Farini mentionnait déjà, à savoir qu'il faut absolument éviter les assemblées électorales au niveau régional, le seul parlement étant celui national. La volonté d'imposer le nouvel État fait craindre quelques réminiscences administratives²⁶. Minghetti, n'étant pas partisan d'un fédéralisme radical n'est pas en désaccord avec cette idée et cherche à mettre en place un système transitoire afin d'unir des territoires ayant jusqu'ici connu des législations et des habitudes différentes²⁷.

Le 13 mars 1861, Minghetti présente son projet au parlement, projet dont le but est de concilier exigences étatiques et diversités locales, de trouver un équilibre entre centralité française et indépendance administrative, comme aux États-Unis ou en Suisse. Il y reconnaît les qualités de la centralisation française ainsi qu'une tendance européenne à aller dans un tel sens. Il y souligne, selon lui, les dangers que feraient courir le choix d'une décentralisation radicale à l'unité politique et civile. Il y imagine une solution intermédiaire sans pour autant placer un curseur précis sur telle ou telle solution dans la marge existante.²⁸ Une commission parlementaire est mise en place afin d'examiner le projet de loi de Minghetti. Elle est présidée par le député Sebastiano Tecchio, lequel considère l'organisation régionale comme un danger pour l'Unité, danger qui résiderait notamment dans l'entretien d'un « culte du passé »²⁹.

Les tendances à la décentralisation doivent être mises de côté. L'État-nation italien est tardif. Pour Cavour lui-même il fallait se méfier des « excès » du municipalisme contraire aux exigences de coordination d'une société « moderne ». Le système centralisé en vigueur depuis 1859 s'impose très vite après 1861 sous prétexte de protéger l'« Unité nationale » contre les forces pro-bourbonnes et

24 PORRO Angelo, *Il Prefetto e l'amministrazione periferica in Italia. Dall'Intendente subalpino al Prefetto italiano (1842 – 1871)*, Milano : Giuffrè, 1972.

25 PASSERIN D'ENTREVES Ettore, « La politica nazionale nel giugno – settembre 1861 : Ricasoli e Minghetti », *Archivio Storico Italiano*, vol. 113, n°2, 1955, p. 210-214.

26 *Id.*

27 BERSELLI Aldo, *Il governo della destra. Italia legale e Italia reale dopo l'Unità*, Bologna : Il Mulino, 1997, p. 245.

28 *Atti parlamentari*, 13 mars 1861.

29 Cité dans WEIBEL Ernest, *La création des régions autonomes à statut spécial en Italie*, Genève : Librairie Droz, 1971, p. 17.

et celle de ce qui est considéré comme extrémisme démocratique - accusées d'alimenter la colère des masses. Mais, comme nous avons pu le voir, l'influence napoléonienne et la tendance très centralisatrice du nouvel État est critiquée au sein même des élites politiques de cet État. Marco Meriggi note à ce propos :

« Era difficile, del resto, immaginare una reazione diversa da parte di un ceto dirigente, che s'era abituato a percepirsi in quanto tale – dopo la sofferta stagione napoleonica – nel sostanziale rifiuto della modellistica francese e dei suoi schemi individualistici, e al tempo stesso irrispettosi, per il loro spirito geometrico, di quella finitezza territoriale nella quale molti notabili individuavano la sponda buona per una transizione « dolce » dal mondo cetuale di antico regime a quello, che avrebbero voluto neopaternalistico e neofamilistico, del dopo Napoleone. »³⁰

C'est alors l'institution parlementaire qui permet une forme de compromis, qui fait accepter aux grandes familles locales et aux notables régionaux de l'Italie unifiée, un tel État et son administration publique auxquels apparemment aucun régime ne pouvaient désormais renoncer³¹. Ainsi, le régime parlementaire n'empêche-t-il pas le centralisme, ni l'État d'exception engagé pour affirmer celui-ci. Il permet en outre aux diverses élites de prendre part aux arcanes du pouvoir. On comprend alors mieux Cavour, grand artisan de la centralisation, lorsqu'il écrit le 29 décembre 1860 à la comtesse de Circourt :

« Per parte mia, non ho alcuna fiducia nelle dittature e soprattutto nelle dittature civili. Io credo che con un parlamento si possano fare parecchie cose che sarebbero impossibili per un potere assoluto. Un'esperienza di tredici anni m'ha convinto che un ministero onesto ed energico, che non abbia nulla da temere dalle rivelazioni della tribuna e non si lasci intimidire dalla violenza dei partiti, ha tutto da guadagnare dalle lotte parlamentari. Io non mi sono mai sentito debole se non quando le camere erano chiuse. D'altra parte non potrei tradire la mia origine, rinnegare i principi di tutta la mia vita. Sono figlio della libertà : è ad essa che debbo tutto quel che sono. Se bisognasse mettere un velo sulla sua statua, non sarei io a farlo. Se si dovesse riuscire a persuadere gli italiani che hanno bisogno di un dittatore, essi sceglierebbero Garibaldi e non me. Ed avrebbero ragione. La via parlamentare è più lunga, ma è più sicura. »³²

30 MERIGGI Marco, *Gli Stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, Bologna : Il Mulino, 2002, p. 179. Trad. : « Du reste, il était difficile d'imaginer une autre réaction de la part d'une classe dirigeante qui, après la douloureuse saison napoléonienne s'était habituée à se considérer comme telle à travers un refus substantiel du modèle français et de ses schémas individualistes, et dans le même temps irrespectueuse envers cette finalité territoriale à l'esprit géométrique que de nombreux notables voyaient comme la voie à suivre pour une transition « douce » du monde des ordres d'Ancien Régime à celui de l'après-Napoléon, qu'ils auraient voulu néo-paternaliste et néo-familial. »

31 *Id.*

Une loi d'unification administrative, composée de six lois, est promulguée le 20 mars 1865 à 184 votes pour et 53 contre. Elle confirme la centralisation dans la définition des réalités administratives locales. Le préfet, sous le seul contrôle du gouvernement, pèse sur elles de tout son poids. Le 2 avril 1865, une nouvelle loi sanctionne l'unification législative du pays. Le 1^{er} janvier 1866, le code de procédure civile, le code du commerce, le code de la marine marchande et le code civil entrent en vigueur. Ce dernier est inspiré par le code napoléonien. Il est basé sur la volonté d'imposer un modèle de rapports juridiques fondé sur la défense de la propriété privée. Et l'« essence » de la « modernisation » étatique n'étant pas a priori la séparation des pouvoirs, le pouvoir judiciaire est sous contrôle du pouvoir politique : les promotions et transferts des juges dépendant du gouvernement.

Dans la construction étatique, les procédures de la centralisation passent sous couvert d'urgence. Certains hommes politiques passent de la gauche républicaine au monarchisme constitutionnel, tel Crispi qui adhère le 9 février 1865 à la requête gouvernementale de promulguer sans discussion le code civil et celui de procédure civile – au nom de la nécessité « révolutionnaire ». Seulement, comme le note Fulvio Cammarano, tout ce système est maintenu et résiste à toute tentative de réforme dans les décennies suivantes, même la phase d'urgence « dépassée ».³³ Ce qui est nommé la « piémontisation » et les mesures d'exception marquent donc pleinement la construction de l'État italien. Leonida Tedoldi synthétise :

« La costruzione di un nuovo Stato intorno alla monarchia sabauda imponeva la garanzia della continuità dello Stato dei Savoia e l'implementazione degli apparati repressivi già attivi, ma anche la necessaria definizione di un imponente processo di unificazione amministrativa attraverso l'estensione delle norme piemontesi sul territorio, che accelerasse l'unificazione giuridica ed economica del paese e quindi anche la spinta verso la « creazione » di un mercato nazionale. »³⁴

32 Cité dans BANTI (2004), p. 131. Trad. : Pour ma part, je n'ai aucune confiance dans la dictatures et surtout dans les dictatures civiles. Je crois qu'il est possible de faire avec un parlement de nombreuses chose qui seraient impossibles pour un pouvoir absolu. Une expérience de treize m'a convaincu qu'un ministère honnête et énergique, qui n'ait pas à trembler des révélations de la tribune et ne se laisse pas intimider par la violence des partis, a tout à gagner des luttes parlementaires. Je ne me suis jamais senti faible si ce n'est quand les chambres étaient fermées. D'autre part, je ne pourrais pas trahir mon origine, renier les principes de toute une vie. Je suis fils de la liberté : et c'est à elle que je dois tout ce que je suis. S'il fallait recouvrir d'un voile sa statue, ce ne serait pas moi à le faire. S'il fallait réussir à persuader les italiens qu'ils ont besoin d'un dictateur, c'est Garibaldi qu'ils choisiraient et non moi. Et ils auraient raison. La voie parlementaire est la plus longue, mais elle est plus sûre. »

33 CAMMARANO, I.

34TEDOLDI Leonida, *Storia dello Stato italiano. Dall'Unità al XXI secolo*, Roma-Bari : Laterza, 2018, p. 23. Trad. : « La construction d'un nouvel Etat autour de la monarchie savoyarde imposait la garantie d'une continuité de l'État savoyard et l'utilisation des appareils répressifs déjà actifs, mais également la nécessaire définition d'un imposant procès d'unification administrative à travers l'extension des normes piémontaises sur le territoire, qui puisse accélérer l'unification juridique et économique du pays, et donc aussi pousser vers la "création" d'un marché national. »

0.3. Dette et fiscalité

Sur le plan de la gestion économique du nouveau royaume d'Italie, l'influence piémontaise est aussi particulièrement notable. La politique douanière pratiquée dans le royaume de Sardaigne était d'inspiration libre-échangiste³⁵. L'État était en déficit, déficit qui est réduit à la fin des années 1850 par une augmentation des impôts et des emprunts à l'extérieur. C'est à ce prix qu'il a pu trouver des ressources pour investir, notamment dans les infrastructures, dont le financement passe aussi par des contributions privées. Dans le même temps, note Leonida Tedoldi, l'émission d'un grand nombre de titres de la dette publique a participé à « *la formazione di un ceto di creditori che divenne rapidamente un'area sociale di consenso, legata a Cavour, che servì a rafforzare anche il sistema politico parlamentare* »³⁶.

En 1861, à l'aube de l'Unité, le ministre des finances est Pietro Bastogi, un financier toscan, devenu modéré après une jeunesse mazziniste, un temps président de la chambre de commerce de Livourne puis important actionnaire et membre du conseil d'administration de la *Banca Nazionale Toscana*. Il présente le montant de la dette du nouvel État s'élevant à près de 2400 millions de liras, dues notamment aux dépenses faites entre 1859 et 1860 par le royaume de Sardaigne et les gouvernements provisoires des provinces. Dans l'unification de la dette, d'après Vera Zamagni, leur poids représentent près de 57 % du total, celui de l'ex-royaume des Deux-Siciles 30 % et celui les autres États pré-unitaires 13 %³⁷. Ainsi, la dette du « nord » est en voie d'être épongée par l'ensemble du nouveau pays. Pour gagner la confiance des financiers, le nouvel État reconnaît tous les titres de la dette publique émis avant l'unification : ils sont inscrits dans le grand livre de la dette publique³⁸. Le montant que cela représente est énorme, équivalent à près de neuf fois les revenus fiscaux³⁹.

Provenance de la dette	Montant de la dette (en millions de liras)
Royaume de Sardaigne	1 321
Royaume des Deux-Siciles	657,8
Toscane	219,3

³⁵*Id.*, p. 15.

³⁶*Id.*, p. 16. Trad. : « la formation d'une classe de créanciers qui devint rapidement un milieu social de consensus, lié à Cavour, et qui servit également à renforcer le système politique parlementaire. »

³⁷ MANESTRA Stefano, RIGHINI Ugo, « Debito pubblico, fisco, demanio e beni ecclesiastici », in ATTANASIO Agostino (a cura di), *La Macchina dello Stato. Leggi, uomini e strutture che hanno fatto l'Italia*, Milano : Mondadori Electa, 2011, p. 101-109.

³⁸ CANDELORO Giorgio, *Storia dell'Italia moderna. V. La costruzione dello Stato unitario, 1968*, Milano : Feltrinelli, 2011, p. 241.

³⁹ MANESTRA, RIGHINI (2011).

Lombardie	151,5
Romagne	22,5
Modène	16,1
Parme	14,1

Provenance et montant des dettes en millions de lires lors de l'unification (source : Giorgio Candeloro⁴⁰).

Du côté du système bancaire, il est notable que de nombreux banquiers génois, notamment, restent en activité après l'unité, Oneto, Parodi, Croce, ainsi que des turinois, Barbaroux, Casana, Ceriana, Defernex, Deslex, Marsaglia, Nigra ou encore Segre⁴¹. En 1845, naissait la *Banca di Genova*. En 1849, elle fusionnait avec un institut piémontais, la *Banca Nazionale degli Stati Sardi*. De cette fusion est née la plus grande banque d'émission de l'Italie unifiée, la *Banca Nazionale del Regno d'Italia*⁴², à propos de laquelle l'historien Giorgio Candeloro écrit qu'elle est « *tipica di un paese in cui, nonostante il dominante liberismo, anzi in parte grazie ad un liberismo di comodo, si era creato uno stretto legame tra il capitalismo affaristico e lo Stato* »⁴³.

Le 17 mai 1863, la *Cassa depositi e prestiti* est créée à partir d'une institution piémontaise analogue. Il s'agit d'une caisse qui stocke les épargnes pour les convertir en prêts aux provinces, aux communes et aux institutions de bienfaisance, pour l'exécution d'ouvrages publics⁴⁴. Pour financer ces derniers au niveau national, c'est aussi aux grands groupes bancaires italien et étrangers qu'il est fait appel, ce qui est notamment marqué par des concessions ferroviaires telle que la vente en 1864 des chemins de fer de l'*Alta Italia* à une société homonyme appartenant au groupe Rothschild⁴⁵.

Dépense publique	Secteur militaire	Travaux publics
1862-1866	39,5 %	10 %
1866-1872	18,5 %	8,4 %

Estimations en pourcentage de la répartition moyenne de la dépense publique entre secteur militaire et travaux publics (source : Giorgio Candeloro⁴⁶).

40 CANDELORO (1968), p. 241.

41 ZAMAGNI Vera, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia. 1861-1990*, Bologna : Il Mulino, 1993, p. 30.

42 *Id.*

43 CANDELORO (1968), p. 308. Trad. : « typique d'un pays dans lequel, malgré le libéralisme dominant, ou plutôt grâce à un libéralisme de convenance, de circonstance, s'était un lien étroit entre le capitalisme d'affaires et l'État. »

44 ZAMAGNI (1993), p. 223.

45 CANDELORO (1968), p. 388.

46 *Id.*, p. 389.

Dépense publique	Secteur militaire	Travaux publics	Instruction	Dépense redistributive
1866	33,9 %	3,2 %	2,3 %	0,4 %
1870	14,2 %	14,2 %	3,2 %	0,3 %

Estimations en pourcentage de la répartition en 1866 et en 1870 de la dépense publique entre secteur militaire, travaux publics, instruction et dépense redistributive (source : Vera Zamagni⁴⁷).

Si au début de l'Unité, les banques et les prêteurs étrangers accordent une certaine confiance envers les titres publics, dès 1865 la situation commence à changer :

« Infatti, sebbene nel maggio di quell'anno fosse lanciato un nuovo prestito di 660 milioni nominali, dei quali 500 furono collocati all'estero tramite Rothschild, l'importo totale delle cedole pagate all'estero, che avrebbe dovuto aumentare di 12 milioni e mezzo, aumentò soltanto di 6 milioni. Pertanto un quantitativo di Rendita di circa 130 milioni nominali rientrò in quell'anno in Italia e fu pagato in oro da operatori italiani. Il fenomeno si accentuò nei primi tre mesi del '66 ed assunse proporzioni gravissime nell'aprile, quando la notizia dell'alleanza italo-prussiana e i preparativi militari in Prussia, in Austria e in Italia fecero apparire molto probabile la guerra e quindi un ricorso a provvedimenti finanziari eccezionali da parte del governo italiano. »⁴⁸

La crise monétaire fait descendre la cote de la rente italienne à la bourse de Paris passant de 65 liras en décembre 1865 à 46,15 en fin avril 1866. Ce bas prix n'est pas sans conséquence vis-à-vis des spéculations sur la dette publique. Cela pousse notamment les hommes d'affaires italiens à acquérir de grandes quantités de titres car l'intérêt dépasse alors les 10 %⁴⁹.

Dès les débuts de l'État unitaire, pour investir mais aussi tenter de couvrir les dettes, il a pourtant été question de mettre en place un système fiscal efficace. Cela a notamment commencé sous Quintino Sella, ingénieur de formation nommé ministre des finances en mars 1862, puis sous Marco Minghetti, issu d'une famille de riches propriétaires fonciers, prenant la suite de Sella aux finances dès décembre 1862⁵⁰. Ce nouveau système fiscal entraîne rapidement son lot de troubles sociaux,

47 ZAMAGNI (1993), p. 210.

48 CANDELORO (1968), p. 297. Trad. : « En fait, alors qu'en mai de la même année un nouveau prêt de 660 millions nominaux, desquels 500 furent pris à l'étranger par l'intermédiaire Rothschild, le montant total des titres payés à l'extérieur, qui aurait dû augmenter de 12 millions et demi, augmenta seulement de 6 millions. Pour autant, un quantitatif de rente d'environ 130 millions nominaux rentra cette année là en Italie et fut payé en or par des opérateurs italiens. Le phénomène s'accrut dans les premiers mois de 66 et prit de très graves proportions en avril, quand la nouvelle de l'alliance prusso-italienne et les préparatifs militaires en Prusse, en Autriche et en Italie rendirent la guerre très probable et par conséquent un recours de la part du gouvernement italien à des mesures financières exceptionnelles. »

49 *Id.*, p. 298-299.

50 MANESTRA, RIGHINI (2011).

notamment dans le Mezzogiorno, les taxes auparavant levées par l'État bourbonien, moins portées aux investissements, étant sans doute moins élevées⁵¹.

Pour reprendre la typologie de Vera Zamagni, il y a trois catégories d'imposition. La première concerne l'impôt sur les terres, les propriétés bâties et la « *ricchezza mobile* ». Si l'imposition sur les terres existait dans tous les anciens États, celle sur la « *ricchezza mobile* », introduite le 14 juillet 1864 sur le modèle de la « *income tax* » anglaise est tout à fait nouvelle : il s'agit d'un impôt sur les revenus, à l'exception de ceux provenant des terres et propriétés bâties. À partir de la loi du 7 juillet 1868, à l'avantage des créanciers de l'État, font aussi exception les revenus tirés des intérêts sur les titres de la dette publique. La seconde catégorie d'impôt concerne les impositions sur les affaires : impôt de succession, de *registro*, de *bollo* et autres impôts mineurs. La troisième catégorie concerne les impôts sur la consommation. Ceux-ci connaissent notamment une transformation avec la loi du 3 juillet 1864. Une nouvelle imposition qu'aucun ancien État n'avait expérimenté se met en place sur la fabrication de la bière, des eaux gazeuses, des spiritueux et du sucre⁵². À cela s'ajoute, par une loi du 7 juillet 1868 entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1869, l'imposition sur le broyage des céréales. Augmentant de fait le prix des farines, elle touche de plein fouet la population rurale sans épargner les zones urbaines - un ouvrier d'une ville septentrionale se voyant confisquer en moyenne près de dix journées à l'année de rémunération⁵³. Par ailleurs, concernant la fiscalité à l'échelle locale, en plus de diverses taxes sur les consommations et quelques tributs propres, telle que la taxe d'exercice et de revente, la taxe de famille, la taxe sur le bétail, une loi du 20 mars 1865 donne le droit aux communes et aux provinces d'introduire des taxes additionnelles sur les impôts gouvernementaux sur les revenus. Mais afin de favoriser les revenus fiscaux nationaux, cette possibilité est par la suite, par une loi du 11 mars 1870, fortement limitée, ce qui contribue alors à l'endettement des communes et des provinces⁵⁴.

Unification territoriale, concentration des pouvoirs, finances du nouvel État, l'observation de chacune de ces dimensions pousse à analyser la construction étatique italienne comme héritière, par certains aspects de 1848, mais également comme un processus original et particulièrement ambigu : impulsé par la guerre et par le contexte international de concurrence inter-étatique ; caractérisé par de lourdes inégalités sociales liées notamment à la répartition de la propriété foncière ; marqué,

51 ZAMAGNI (1993), p. 221.

52 ZAMAGNI (1993), p. 222-223.

53 CANDELORO (1968), p. 339.

54 ZAMAGNI (1993), p. 223.

notamment dans le Mezzogiorno, par une utilisation, non systématique mais notable, de bandes criminelles dans une optique de pacification sociale ; menant à une forte centralisation des pouvoirs pouvant s'assimiler à une certaine « piémontisation » ; soutenu par des élites politiques et économiques, parfois critiques de la centralisation mais trouvant des fonctions dans l'exécutif comme au parlement ; influencé par divers investisseurs du pouvoir, créanciers nationaux ou internationaux d'un État qui veut investir mais qui croule sous les dettes et dont il faut tenter de solidifier les finances par l'instauration d'un système fiscal dont les retombées sociales sont particulièrement dures pour la population pauvre. C'est dans un tel contexte que s'envisage un immense programme de chantiers portuaires touchant toutes les parties de la péninsule, et l'on peut alors se demander dans quelle mesure les inégalités sociales, et inégalités de pouvoir, les relations entre monde du négoce et nouvel État, les imbrications entre public et privé, ont pu jouer dans la réalisation d'un tel programme, réalisation qui a connu de nombreuses difficultés ?

Pour envisager une réponse à cette problématique, il faudra tenter d'explicitier la nature d'un tel programme, ce qu'il représente dans l'unification, les inégalités et conflits entre échelles de pouvoir qui ont pu en découler ou encore l'ambition visée, du moins telle qu'elle est annoncée. Puis il s'agira de voir comment les chantiers, particulièrement coûteux, ont été attribués ; l'organisation administrative sous-tendant un tel programme ; les attitudes de l'État envers le négoce, et inversement, que les chantiers peuvent révéler ; et enfin, le rapport entre aménagement, ordre public et légitimité étatique.

CHAPITRE 1

Un grand programme de travaux portuaires

Développer les infrastructures portuaires, tout comme adopter des politiques portuaires efficaces, n'est pas un moindre labeur administratif dans le cadre de la concurrence internationale. Ainsi, une mauvaise adaptation peut provoquer quelque handicap économique, comme cela a pu être le cas dans la France du XIX^e siècle⁵⁵. Dans l'élan de l'unification, le nouvel État italien se lance au contraire dans une imposante politique de grands travaux. Stefano Jacini, ministre des travaux publics entre 1864 et 1867 et fils d'un grand propriétaire foncier et patron de fabriques écrit à ce propos :

*« Le opere pubbliche, di cui il Governo nazionale d'Italia, colla propria iniziativa e col proprio intervento, malgrado ogni specie di ostacoli, riuscì a dotare il paese, superano in quantità ed in importanza ciò che è stato fatto finora, a parità di tempo, da qualunque altro Governo del mondo. Piaccia o non piaccia una tale proposizione, essa è dimostrata dalla statistica ed incontestabile. »*⁵⁶

Le nouvel État italien cherche à se hisser au rang de grande puissance et il doit pour cela investir dans les infrastructures, avec une rapidité qui n'est d'ailleurs pas sans poser de nombreux problèmes. Si les réseaux de chemins de fer, ainsi que les réseaux routiers, sont particulièrement visés par une telle politique, il en est aussi de même pour les ports. Dès la fin des années 1850, le royaume de Sardaigne s'intéresse à une telle perspective. En 1854, il est déjà question du curage général des ports, curage que Cavour attribue pour de nombreux ports à Luigi Orlando encore en charge des ports de l'île de Sardaigne en 1859⁵⁷. Orlando est originaire de Palerme, ancien membre

⁵⁵Voir MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris : PUPS, 2011.

⁵⁶JACINI Stefano, *Sulle opere pubbliche in Italia nel loro rapporto collo Stato*, Milano : Stabilimento Giuseppe Civelli, 1869, p. 8. Trad. : « Les ouvrages publics dont le Gouvernement national d'Italia, par son initiative et son intervention, malgré toute sorte d'obstacles, réussit à doter le pays, dépassent en quantité et en importance ce qui a été fait jusqu'ici, dans un temps équivalent par n'importe autre Gouvernement du monde. Que plaise ou ne plaise pas une telle proposition, elle est démontrée par la statistique et incontestable. »

⁵⁷Archivio Centrale dello Stato Porti e fari 173, Escavazione generale dei porti del regno.

de la *Giovine Italia*, l'organisation de Mazzini, ingénieur naval immigré à Gênes après 1848, prenant la direction des chantiers navals de l'Ansaldo à Sampierdarena⁵⁸. Il est aussi et ensuite sénateur du royaume d'Italie et se voit confier en 1866 le grand chantier du port de Livourne⁵⁹, faisant partie du programme italien de grands travaux portuaires.

Ce programme est défendu pour son caractère prétendument démiurgique. Il faut impulser le commerce national. Stefano Jacini écrit à ce propos :

«*La fiducia nel risorgimento del commercio italiano e il desiderio di prepararne gli elementi indussero Parlamento e Governo a proporre e a decretare, senza riguardi a spese, opere ingentissime, tanto per l'ampliamento ed il miglioramento dei porti esistenti, quanto per la creazione di nuovi scali di rifugio o di approdo.*»⁶⁰

Ainsi *risorgimento* politique et *risorgimento* du commerce seraient liés. L'imaginaire du *risorgimento*, résurrection, mot d'origine essentiellement religieuse avant de rentrer dans la sémantique politique dans une forme de sacralisation de l'État-nation⁶¹, est par ailleurs particulièrement prégnant dans l'engagement étatique qui marque l'Unité⁶². Celui-ci passe notamment par l'affirmation sur le territoire d'une nouvelle logique nationale et on peut alors se demander dans quelle mesure le grand programme de chantiers portuaires est conçu comme un instrument d'unification. Pour cela nous allons nous intéresser à l'ambition économique poursuivie, à la réorganisation territoriale qu'il semble impulser mais aussi, à travers le cas de Naples, ex-capitale du Royaume des Deux-Siciles, aux conflits entre échelles de pouvoir qu'il peut impliquer.

1.1. Ambition économique

Dans le cadre de la concurrence internationale, les dirigeants du nouvel État unitaire italien tentent de hisser celui-ci au niveau d'autres puissances européennes. La question des transports dans la

58 Voir : DEWERPE Alain, *Les mondes de l'industrie. L'Ansaldo, un capitalisme à l'italienne*, Paris / Rome : EHESS / École française de Rome, 2017.

59 Archivio di Stato di Livorno CNLO (cantiere navale Luigi Orlando).

60 JACINI Stefano, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 a 1867*, Firenze : Eredi Botta, 1867, p. 57. Trad. : « La confiance dans la renaissance du commerce italien et le désir d'en préparer les éléments poussèrent Parlement et Gouvernement à proposer et décréter, sans égards aux dépenses, de très importants ouvrages, tant pour l'amplification et l'amélioration des ports existants que pour la créations de nouvelles escales de refuge ou d'abordage. »

61 Sur l'idée de sacralisation de l'État « moderne », héritant des fonctions de l'Église, on peut se référer, avec quelques réserves sur l'usage du concept de « *de-magificazione del mondo* », on peut se référer à : PRODI Paolo, « Dalle secolarizzazioni alle religioni politiche », in RUSCONI Gian Enrico, *Lo Stato secolarizzato nell'età post-secolare*, Bologna : Il Mulino, 2008, p. 55-92.

62 BANTI (2004).

formation d'un marché national et dans l'unification territoriale est particulièrement importante⁶³. Mais les conditions d'origine ne facilitent pas une telle tâche. Le réseau routier est en assez piteux état. Le nombre de kilomètres de voies ferrées en 1860 par rapport au nombre d'habitants et à la superficie du territoire place la péninsule loin derrière le Royaume-Uni, la Belgique, les États-Unis, la Suisse ou la France.

Indice de développement des chemins de fer	1840	1860	1880
Allemagne	1,1	21	54
Belgique	6,6	30	60
États-Unis	2,9	19	53
France	1,2	18	44
Italie	0,8	6	23
Royaume-Uni	7,2	44	66
Suisse	Négligeable	28	63

Indice de développement des chemins de fer : $V/(P+3S)$ [V = longueur en kilomètres des voies de chemins de fer en exploitation ; P = population exprimée en 100 000 habitants ; S = superficie du pays en 10 000 km carré] (Source : Bairoch⁶⁴).

De plus, la répartition des chemins de fer sur le territoire est particulièrement inégalitaire.

Voies ferrées en avril 1859	Réseau fonctionnel (en km)	Réseau en construction (en km)	Total
Piémont / Ligurie	807	59	866
Lombardie	200	40	240
Émilie	33	147	180
Marches et Ombrie	“	“	“
Toscane	308	16	324
Provinces napolitaines	124	4	128
Sicile	“	“	“

État du réseau ferroviaire en kilomètres en avril 1859 (source S. Jacini⁶⁵).

63 Voir par exemple : MAGGI Stefano, *Storia dei trasporti in Italia*, 2005, Bologna : Il Mulino, 2009.

64 BAIROCH Paul, « Niveaux de développement économique de 1810 à 1910 », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n°6, Novembre-Décembre 1965, p. 1091-1117.

65 JACINI (1867), p. 12.

Une telle inégalité ne doit tout de même pas faire oublier que beaucoup de lignes ferroviaires construites au sud dans l'élan de l'unification ont déjà été projetées par le pouvoir bourbonien. Il avait déjà pour objectif de relier toutes les provinces du Mezzogiorno à Naples⁶⁶. Les travaux en eux-mêmes n'ont pas commencé, mais sur le papier l'entrepreneur Giocchino Fale s'est par exemple vu concéder la voie ferrée Naples-Bari en 1851, un entrepreneur nommé Pellegrini la voie Naples-Brindisi en 1852⁶⁷ et en 1857, Chatard Furger la Naples-Reggio⁶⁸. Cependant, la réalisation effective des voies n'est d'aucune commune mesure avec l'envergure des aménagements piémontais⁶⁹.

Selon Stefano Jacini, l'inégalité de développement des infrastructures de transport est aussi notable en ce qui concerne les ports commerciaux. Il affirme que la monarchie bourbonienne était plus attentive aux ports militaires⁷⁰. Mais si, au premier abord, les travaux initiés à Naples dans les années 1840 jusqu'au début des années 1850 concernent effectivement le môle San Vincenzo du port militaire⁷¹, là aussi, sans remettre en cause le constat d'inégalité en termes d'infrastructures, il faut tout de même rappeler que ces travaux s'inscrivaient dans la continuité d'un projet discuté quelques années plus tôt à la demande notamment de la marine marchande réclamant plus de sécurité pour les navires de commerce et acceptant même une plus forte taxation douanière pour participer à l'effort d'aménagement⁷².

Il reste qu'au moment de l'Unité, si le Mezzogiorno n'est pas le Piémont, le niveau de développement des infrastructures portuaires dans l'Italie entière, à Gênes, à Livourne, à Civitavecchia, à Naples, à Messine ou encore à Palerme, n'est pas celui de la France ou de l'Angleterre. Le volontarisme gouvernemental tend à combler cette différence, mais encore en 1876, alors qu'il y a à Marseille 12 616 mètres de quais, dont 8500 pour le transbordement, il n'y en a que 3200 mètres à Gênes, ils sont étroits et les bateaux à vapeur peinent à y accoster à cause du manque de profondeur du bassin portuaire⁷³. L'investissement étatique dans les ports du royaume d'Italie n'a pourtant pas été moindre.

66 Archivio di Stato di Napoli (ensuite ASN) Ministero dei Lavori Pubblici 252.

67 *Id.*

68 *Id.*

69 Voir : AJOSSA Luigi, « Rapporto sulle strade ferrate rassegnato a S.M. il re », *Annali civili del Regno delle Due Sicilie*, Vol. LXVIII, Fasc. CXXXV, gennaio-febbraio 1860, p. 83-97 ; OSTUNI Nicola, *Iniziativa privata e ferrovie nel regno delle Due Sicilie*, Napoli : Giannini, 1980. ; MAGGI Stefano, *Le ferrovie*, Bologna : Il Mulino, 2003.

70 JACINI (1867), IV.

71 ASN Ministero dei lavori pubblici 314.

72 *Id.* 315.

73 GIUNTINI Andrea, « Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale », *Storia d'Italia. L'industria. 21 I problemi dello sviluppo economico*, Torino : Einaudi, 1999, p. 549-616.

Ports	Financement étatique (en liras) entre 1860 et 1866
Gênes	6 478 347,76
Livourne	7 728 297,39
Naples	3 200 000
Messine	1 610 920,32
Palerme	2 288 699,57

Financement étatique des cinq principaux ports méditerranéens italien entre 1860 et 1866 (source : S. Jacini⁷⁴ p. 60)

Comme l'écrit Stefano Jacini, des investissements pour des ouvrages portuaires avaient déjà été faits avant l'Unité, surtout dans le royaume de Sardaigne et en Toscane. De là, on peut être surpris de la notable différence d'investissement, dans les cinq premières années de l'État unifié, entre ports du nord et ports du sud, d'autant qu'on dénigre régulièrement la léthargie de l'ex-gouvernement bourbonien à propos de l'investissement dans les infrastructures portuaires. Mais Jacini explique que le financement étatique dépend de l'importance du port⁷⁵. On peut se demander si, à l'aube de l'Unité, cela ne creuserait pas le fossé entre les ports du sud et les ports du nord, mais il est aussi notable que la différence d'investissement s'amoinde considérablement dans les années suivantes.

Ports	Financement étatique (en liras) entre 1861 et 1876
Ancône	5 596 386
Bari	436 985
Brindisi	6 338 302
Cagliari	11 985
Catane	838 141
Gênes	8 198 864
Livourne	7 138 801
Messine	3 400 574
Naples	6 625 039
Palerme	3 497 712
Savone	720 375
Venise	5 269 640

Financement étatique des principaux ports italiens entre 1861 et 1876 (source : V. Ellena⁷⁶)

74 JACINI (1867), p. 60.

75 JACINI (1869), p. 42.

76 Utilisée dans GIUNTINI (1999).

Entre 1861 et 1878, ce ne sont pas moins de 53 lois qui sont promulguées à propos des infrastructures portuaires, pour un investissement de 141 millions de lires⁷⁷. Il y a donc un véritable effort étatique pour le perfectionnement des interfaces maritimes. Pour Jacini, le développement des forces productives de l'Italie dépend des ouvrages publics et les aménagements devraient permettre la « *ristaurazione economica delle provincie meridionali e quindi della perfetta loro fusione col rimanente del Regno* »⁷⁸. Mais cela s'inscrit dans un contexte plus large de libéralisation de l'économie à l'échelle du pays.

Si la plupart des anciens États avaient une politique douanière assez protectionniste, bien qu'une baisse assez générale des taxes est notable à la fin des années 1850, le royaume de Sardaigne et le grand-duché de Toscane avaient fait un pas plus radical dans le libre-échange. Avec l'unification, les tarifs douaniers piémontais s'étendent à toute la péninsule. Ils sont, avec ceux pratiqués en Belgique et Angleterre, les plus bas d'Europe⁷⁹. Si Cavour, puis ceux qui s'inscrivent dans sa lignée, croit particulièrement au modèle anglais, il ne semble pas comprendre la spécificité italienne et ses possibles difficultés comme la carence de crédit pour les industries ou encore la distance avec les grands marchés européens de matières premières. Il veut l'ouverture du marché italien, voire sa fusion avec les marchés des pays européens plus avancés. Deux ans après sa mort, en 1863, un pas est fait dans ce sens avec le traité italo-français⁸⁰.

L'État unitaire italien, dans cette logique, ne peut contenter tous les industriels du pays. Beaucoup d'industries du sud survivent aux nouvelles politiques de libre-échange, mais la croissance générale de l'industrie méridionale s'en voit limitée, redimensionnée. Toute l'industrie de la péninsule est en fait touchée par les politiques de libre-échange⁸¹. La droite « historique » au pouvoir n'est pourtant pas opposée au développement industriel, elle suggère seulement que celui-ci peut émaner des forces spontanées du marché⁸². Le rôle de l'État est donc de favoriser les conditions de l'échange et les aménagements portuaires font partie d'un tel objectif. Mais l'Italie n'est pas l'Angleterre.

« In Inghilterra la teoria e la prassi del libero scambio si associavano a un basso profilo della finanza pubblica, a una razionalizzazione del sistema fiscale (finanza gladstoniana) e a una indefettibile convertibilità della moneta e solvibilità dello Stato. In Italia la pressione fiscale raggiunse subito una quota superiore agli altri paesi, addirittura tremenda. La ricchezza che essa assorbiva da un lato

77 GIUNTINI (1999).

78 JACINI (1869), p. 174.

79 BEVILACQUA (1993), p. 78.

80 ARE Giuseppe, « Il liberalismo economico in Italia dal 1845 al 1915 », in LILL Rudolf, MATTEUCCI Nicola (a cura di), *Il liberalismo in Italia e in Germania dalla rivoluzione del '48 alla prima guerra mondiale*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 5, Bologna : Il Mulino, 1980, p. 451-484.

81 BEVILACQUA (1993), II-5.

82 FEDERICO Giovanni, GIANNETTI Renato, « Le politiche industriali », *Storia d'Italia. L'industrie. 22 Imprenditori e imprese*, Torino : Einaudi, 1999, p. 1124-1159.

permetteva la creazione di infrastrutture civili ed economiche che urgevano e che nessuna impresa privata avrebbe potuto accollarsi.»⁸³

1.2. Organisation administrative

L'État unitaire investit conséquemment dans les ports, ce qui nécessite la mise en place d'une politique de financement de l'aménagement et prend quelques années. Ainsi, en 1865, quelques mois avant que soit stabilisée la première classification générale des ports du royaume d'Italie, un rapport de la commission permanente des finances sur le projet du port de Naples indique qu'il devient urgent de présenter un projet général de loi sur les ouvrages publics, dans lequel seraient soumis à des normes équitables, constantes et uniformes, les modalités des dépenses faites pour les travaux portuaires, suivant les traces des lois du 24 juin 1852 et du 20 novembre 1859⁸⁴. Ces deux lois viennent du royaume de Sardaigne. Elles avaient été promulguées par Victor-Emmanuel II. La loi du 24 juin 1852, concernant spécifiquement les ports, prévoyait que les travaux hydrauliques de conservation ou d'amélioration, et les nouveaux ouvrages hydrauliques des ports et des plages seraient exécutés à la charge de l'État, des provinces et des communes selon leur nature et l'importance des ports et des plages où ils seraient exécutés⁸⁵. L'article 3 indiquait les travaux concernés par la loi :

« Sono lavori ed opere idrauliche di un porto o spiaggia :

Le escavazioni della bocca, bacino e canali del porto.

Gli argini e moli di circondario per difenderli dalle alluvioni e dagli interrimenti.

I canali di deviazione e gli smaltitoi per liberarli dai depositi e dalle infezioni.

I moli e le dighe per regolarne la foce e proteggerne i bacini.

I moli di ridotto e i frangi-onde per renderne più coperto e più sicuro l'ancoraggio.

Le ripe artificiali, darsene, approdi, imbarcatoi.

Le gettate e scogliere destinate a garantire le sponde della foce, i bacini e i canali.

I fari, le torri, i gravitelli ed altri segnali fissi e mobili destinati a servire di guida ai bastimenti.

83 ARE (1980). Trad. : « En Angleterre, la théorie et la praxis du libre échange s'associait à un profil bas de la finance publique, à une rationalisation du système fiscal (finance gladstonienne) et à une convertibilité indéfectible de la monnaie et solvabilité d'État. En Italie, la pression fiscale rejoignit immédiatement un quota supérieur aux autres pays, d'une manière même assez terrible. La richesse qu'elle absorbait d'un côté permettait la création d'infrastructures civiles et économiques qui pressait et dont aucune entreprise n'aurait pu s'occuper. »

84 Archivio Centrale dello Stato (ensuite ACS) Porti e fari 115, Relazione della Commissione permanente di finanze sul progetto di legge per la convalidazione del Reale Decreto del 27 settembre 1863 portante una diversa applicazione dei fondi destinati alle opere del porto di Napoli, Senato del Regno, 2 janvier 1865.

85 Atti del governo n. 1394, Vittorio Emanuele II Torino.

Ed ogni altra opera cui scopo sia mantenere profondo e spurgato il bacino di un porto, facilitarne l'accesso, l'approdo e l'uscita, ed aumentare la sicurezza dei bastimenti che vi praticano. »⁸⁶

Cette loi prévoyait une classification des ports du Royaume de Sardaigne en trois catégories. La première concernait les ports reconnus d'utilité générale de l'État et comportait deux classes : 1. les principaux ports de commerce ; 2. les ports qui servent aux garnisons et aux établissements militaires maritimes. La deuxième catégorie concernant les ports dont l'utilité commerciale s'étend à une ou plusieurs provinces. La troisième : les ports dont l'utilité ne s'étendait qu'à une ou plusieurs communes⁸⁷.

Ports de première catégorie	1 ^{ère} classe : principaux ports de commerce
	2 ^{de} classe : ports militaires
Ports de deuxième catégorie	Ports d'utilité commerciale provinciale
Ports de troisième catégorie	Ports d'utilité commerciale communale

Catégorisation des ports dans le royaume de Sardaigne selon la loi du 24 juin 1852.

La loi suivante, celle du 20 novembre 1859, était un décret royal comprenant un ensemble de mesures : décret entrant dans le cadre des pouvoirs extraordinaires conférés à Victor-Emmanuel II le 25 avril 1859, jour où le roi a été investi de tous les pouvoirs législatifs et exécutifs sous la responsabilité ministérielle. Elle faisait partie d'un ensemble de lois promulguées ce jour-là dans le royaume de Sardaigne, parmi lesquelles la réforme de la loi électorale du 17 mars 1848, l'institution du nouveau code pénal ou encore celle du nouveau code de procédure civile. Elle concernait l'administration des ouvrages publics, routes, voies ferrées, canaux, fleuves, ports, monuments, habitats, édifices publics, centres télégraphes, mines ou encore carrières. Concernant les routes, quand celles-ci étaient liées à la sécurité de l'État et à la défense militaire, le ministère des travaux publics devait agir de concert avec le ministère de la guerre, et quand il s'agissait de ports, avec le ministère de la marine. Les tarifs des voies ferrées, les prix de vente de l'eau publique ou encore les taxes minières étaient définies en accord avec le ministère des finances. L'administration

⁸⁶ *Id.* Trad. : « Ce sont les travaux et ouvrages hydrauliques d'un port ou d'une plage. Les curages d'embouchure, de bassin et des canaux de port. Les digues et quais de circonscription pour les défendre des alluvions et autres ensablements. Les canaux de déviation et les égouts pour les libérer des déchets et des infections. Les quais et les digues pour en réguler l'estuaire et en protéger les bassins. Les quais de réduit et les brise-lames pour en rendre plus couvert et sûr l'ancrage. Les rives artificielles, darses, points d'ancrage, embarcadères. Les jetées et remblais destinés à garantir les rivages de l'embouchure, les bassins et les canaux. Les phares, les tours, les bouées et autres signaux fixes et mobiles destinés à guider les bâtiments. Et chaque autre ouvrage dont le but est de maintenir la profondeur et le curage du bassin d'un port, d'en faciliter l'accès, l'accostage et la sortie, et d'augmenter la sécurité des bâtiments qui le pratique. »

⁸⁷ *Id.*

économique des canaux domaniaux d'irrigation, celle des canaux navigables et des taxes de navigation, et finalement celle des mines et carrières exploitées pour le compte de l'État étaient considérés comme des objets étrangers au ministère des travaux publics et réservés au ministère des finances. Les projets d'ouvrage, la direction technique de leur exécution, la comptabilité relative à ceux-ci et leur mise en service, quant à eux, faisaient partie des attributions du ministère des travaux publics⁸⁸.

Dans les toutes premières années de l'Unité, s'il est question de faire une nouvelle classification des ports, comprenant quatre catégories plutôt que trois, c'est la classification sarde établie en 1852 qui, en attendant, est étendue à tout le royaume de manière que l'on pourrait presque qualifier d'improvisée, tellement certains documents et listes archivés à ce propos sont brouillon.

1^{re} catégorie 1^{re} classe Grands ports de commerce	1^{er} catégorie 2^{de} classe Ports militaires	2^{eme} catégorie Ports d'utilité commerciale provinciale
Ancone	Augusta	Alghero
Brindisi	Carlofonte	Bosa
Cagliari	Favignana	Castellamare
Gênes	Ischia	Catane
Livourne	Lampedusa	Cefalù
Messine	Lipari	Fano
Naples	Nicida	Gallipoli
Palerme	Pantelleria	Girgenti
Pescara	Porto Ercoli	La Spezia
Porto Cassini	Porto Longone	Licata
Porto Torres	Porto vecchio di Piombino	Marsala
Reggio de Calabre	Porto Venere	Oltranto
Savone	Portoferraio	Oneglia
Syracuse	Procida	Pesaro
Trapani	Tarante	Porto Maurizio
“	Terranova	Pozzuoli
“	Tortoli	Rimini
“	Capraia	Salerne
“	Porto Conte	San Remo
“	Aranci	Santa Venere
“	Porto Santo Stefano	Trani

88 Atti del governo n. 3754, Vittorio Emmanuele II, Torino.

“	Pantelleria	Viareggio
“	...etc...	...etc...

Classification temporaire à l'exception de la troisième catégorie et non exhaustive des ports du royaume d'Italie à l'aube de l'Unité (Source : Archivio Centrale dello Stato Porti e fari 181 Progetto di riforma della legge sulle opere pubbliche. Estim. 1863).

Le travail de classification est particulièrement important car il définit pour chacun des ports les modalités de financement qui le concernent et le niveau d'investissement de l'État.

Modalités de financement des ports	Participation de l'État	Participation de la province	Participation de la commune
1^{ère} catégorie <i>dépenses ordinaires</i>	90 %	“	10 %
1^{ère} catégorie <i>dépenses extra-ordinaires</i>	95 %	“	5 %
2^{ème} catégorie	50 %	25 %	25 %

Modalités génériques de financement des ports de 1^{ère} et 2^{de} catégories (Source : Archivio Centrale dello Stato Porti e fari 181 Progetto di riforma della legge sulle opere pubbliche. Estim. 1863).

Dans les modalités de financement, il faut ajouter plusieurs exceptions parmi lesquelles Pozzuoli, port pour lequel les dépenses devaient être assumées à 50 % par l'État, 25 % par la Province et la Terra di Lavoro, 12,5 % par la Province de Naples et 12,5 % par la commune de Pozzuoli. Pour les autres cas, il est possible de mentionner Castellamare pour laquelle le même système devait être employé. Mais il existe d'autres systèmes envisagés tels celui de Santa Venere avec théoriquement un financement de 50 % par l'État, de 30 % par la Province de Calabre ultérieure seconde et 20 % par la Calabre ultérieure première⁸⁹.

La classification donne parfois lieu à des tentatives de négociation entre organes bureaucratiques périphériques, soumis au ministère des travaux publics, et le ministère en lui-même. Ainsi, la direction générale pour les provinces siciliennes, située à Palerme, s'adressent aux autorités de Turin le 1^{er} septembre 1863, afin que Girgenti soit placé en seconde catégorie, pour l'importance de ses exportations de soufre, de blés et de sels minéraux, et ses revenus qui ne sont pas inférieurs à ceux du port de Syracuse et de Trapani pourtant placés en seconde catégorie dans le projet de loi. La construction à venir du port de Licata pourrait bien faire chuter le succès de Girgenti, mais ce n'est pas encore le cas.⁹⁰

⁸⁹ ACS Porti e fari 181 Progetto di riforma della legge sulle opere pubbliche. Estim. 1863.

⁹⁰ Id., Direzione generale per le provincie siciliane al Ministero dei Lavori Pubblici, Palermo, 1^{er} settembre 1863.

Par ailleurs, la classification ne regarde pas que les modalités de financement des travaux, mais également ceux de leur suivi. En 1865, alors que les deux classes de la première catégorie sont abolies et que les catégories ne sont plus trois mais quatre, quelques clarifications sont émises vis-à-vis de l'exécution des ouvrages maritimes des ports d'intérêt national et provincial. L'exécution est censée se faire sous la direction du corps du génie civil, et donc du ministère des travaux publics. Plus qu'un simple droit de regard sur les projets, leur compilation, la direction, la surveillance et le suivi comptable des travaux reviennent à des organes de l'État. Les ports de quatrième catégorie, d'intérêt communal, ne sont pas non plus oubliés des pouvoirs centraux. Aussi petits soient-ils, lorsqu'il s'agit de travaux publics, l'État doit garder la main sur les localités, comme le suggère d'ailleurs en avril 1863 la section napolitaine du conseil supérieur des travaux publics à propos du nouveau projet de loi pour la réorganisation de l'administration des travaux maritimes et pour les classification des ports : les ports de quatrième catégorie sont certes des ouvrages communaux mais peuvent intéresser le commerce d'une ample contrée, si pour des raisons de rapidité et d'efficacité, la partie administrative les concernant est laissée aux préfets de provinces, la vigilance technique doit rester sous la tutelle du ministère des travaux publics et revient au génie civil⁹¹. Voilà une importance des techniciens au service de l'État central qui n'est pas sans rappeler le modèle français⁹², mais aussi, et plus directement, l'évolution pré-unitaire du corps d'ingénieurs dans le royaume de Sardaigne⁹³.

1.3. Le centralisme piémontais en question : le cas du port de Naples

Le 6 juin 1861, Cavour meurt. Dans l'année qui suit, Urbano Rattazzi, appartenant à la gauche mais ayant conclu un pacte politique avec la droite de Cavour dès 1852, devient président du conseil. Il fait rentrer au gouvernement Agostino Depretis, un républicain mazziniste nommé ministre des travaux publics. L'aventure gouvernementale pour ces gens de gauche est de courte durée, à cause des polémiques suivant la journée de l'Aspromonte, quand l'armée royale a dû s'opposer à la tentative de Giuseppe Garibaldi et de ses volontaires de prendre Rome et de démettre le pape Pie IX. Avant cela, le 12 avril 1862, c'est à Depretis, en tant que ministre, de présenter la loi pour le nouveau port de Naples à la chambre des députés. Il y parle alors de cette ville méridionale particulièrement peuplée, centre d'un important commerce maritime malgré les dimensions

91 *Id.*, Consiglio superiore dei lavori pubblici, sezione di Napoli, Adunanza del 29 aprile 1863.

92 GIUNTINI (1999).

93 Voir FERRARESI Alessandra, « Per una storia dell'ingegneria sabauda : scienza, tecnica, amministrazione al servizio dello Stato », in BLANCO Luigi (a cura di), *Amministrazione, formazione e professione : gli ingegneri in Italia tra Sette e Ottocento*, Annali dell'Istituto italo-germanico in Trento, 52, Bologna : Il Mulino, 2000, p. 91-299.

minimes de l'infrastructure portuaire marchande, les difficultés d'accostage, le peu de profondeur du bassin, le manque de chantiers navals, de docks ou d'entrepôts de libre réexportation si utiles au développement des transactions commerciales. Il y affirme que « *l'opinione pubblica* » dans le Mezzogiorno s'est préoccupée depuis des années de la condition de ce port, que plusieurs projets ont été imaginés par des ingénieurs de talent afin de l'améliorer, que même le gouvernement bourbonien déchu a ressenti le besoin de s'occuper d'une telle question, mettant en place des commissions spéciales sans qu'aucune proposition ne soit finalement mise en œuvre. Enfin, il explique qu'aux anciennes raisons, s'ajoute désormais celles de l'expansion des relations commerciales, du développement d'un réseau de voies ferrées convergeant en cette ville et y rencontrant les anciennes routes de la Méditerranée, notamment celles de l'Orient. Colossal projet que celui de cet ouvrage portuaire comparable, selon Depretis, aux digues de Plymouth et surtout de Cherbourg.⁹⁴.

Le 27 septembre 1863, un décret royal est pris en faveur du projet du nouveau port de Naples. Un peu moins d'un an plus tard, une commission formée à ce propos, et qui a pour rapporteur le député Federico Pescetto, futur ministre de la marine en 1867, renchérit à ce propos : le nouveau port de Naples fait partie des plus importants ouvrages publics du nouvel État italien qui ne doit en aucun cas suivre le mauvais exemple du gouvernement bourbonien, lequel n'avait jamais fait commencer les travaux. C'est un devoir pour le nouvel État, ayant renversé l'Ancien Régime, que de réussir là où ce dernier avait failli⁹⁵. De nombreux projets ont été proposés depuis la proclamation du royaume d'Italie, par des commissions spéciales, mais aussi par des acteurs privés, tels que celui de l'ingénieur Fiocca particulièrement apprécié du gouvernement et impliquant dans la réalisation de l'ouvrage des capitalistes de premier ordre. L'ingénieur et constructeur Luigi Rotondo, quant à lui, propose son propre projet et critique une certaine folie des grandeurs autour de la question du port de Naples. Il s'attaque notamment au projet d'une commission d'ingénieurs formée à Gênes en 1861 qui envisageaient alors un bassin d'une superficie bien supérieure à celle des bassins des ports de Marseille, de Livourne, de Hambourg, d'Anvers, de Liverpool et de Londres, connaissant pourtant des mouvements commerciaux autrement plus importants que Naples⁹⁶. Pour commencer les travaux de ce nouveau port, dont le coût total est estimé par la commission génoise à près de 40 millions de liras, 3,2 millions doivent être dégagés dès les premières années afin de pouvoir réaliser une première partie du môle oriental, cette somme étant répartie sur trois ans : 700 000 pris sur

94 ACS Porti e fari 115, Progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici (Depretis), Camera dei Deputati, 12 avril 1862

95 *Id.*, Relazione della Commissione permanente di finanze sul progetto di legge per la convalidazione del Reale Decreto del 27 settembre 1863 portante una diversa applicazione dei fondi destinati alle opere del porto di Napoli, Senato del Regno, 2 janvier 1865.

96 *Id.*, Relazione della commissione sul progetto di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici, Relatore Pescetto, Tornata del 20 giugno 1864.

l'exercice de 1862, 1,5 millions sur celui de 1863 et un million sur celui de 1864⁹⁷. Si le financement dégagé par l'État pour le nouveau port de Naples, dans ces premières années d'Unité, est en vérité moins important que celui dégagé pour les ports de Gênes ou de Livourne⁹⁸, l'ampleur du défi napolitain semble relever d'une forme de légitimation du nouvel État : il s'agit de promettre à une capitale déchu un avenir de prospérité économique. Mais la gestion du dossier n'est pas sans provoquer quelques conflits opposant des notables locaux au gouvernement central, et qui lit à l'époque le journal napolitain *L'Italia* a pu en suivre quelques enjeux.

Le journal *L'Italia* est dirigé par Francesco De Sanctis, grand partisan de l'Unité, député dès 1860, puis ministre de l'instruction publique entre 1861 et 1862, libéral-démocrate, de gauche modéré, passé à l'opposition dès 1862, année de la fondation du journal. Il ne ré-accepte une charge ministérielle qu'entre 1878 et 1880, la gauche étant au pouvoir depuis 1876. Fervent opposant au régime bourbon, ayant notamment participé comme membre de la *Grande Società dell'Unità Italiana* aux émeutes de mai 1848, il est emprisonné en 1850 pour trois ans. Il s'exile ensuite au nord, à Turin, puis à Zurich, et ne revient à Naples qu'une fois l'Italie unifiée. Comme collaborateur de son journal après 1862, il retrouve Luigi Settembrini qui a dirigé la *Grande Società*⁹⁹.

Luigi Settembrini, comme De Sanctis, est franc-maçon. Ce fils d'un révolutionnaire de 1799 fonde en 1835 les *Figliuoli della Giovine Italia*, ce qui lui vaut une arrestation pour conspiration suivi d'une absolution. En 1847, la publication anonyme de l'opuscule anti-bourbon *Protesta del popolo delle Due Sicilie* l'oblige à s'exiler à Malte, mais il en revient dès 1848 et fonde en juillet avec Silvio Spaventa, Cesare Braico ou encore Filippo Agresti la *Grande Società dell'Unità Italiana* dont l'activité lui vaut un nouvel ordre d'arrestation et une condamnation à mort convertie par la suite en réclusion à perpétuité, puis à dix années d'exil en Amérique. Libéré par son fils durant le voyage, d'un façon assez rocambolesque, il reste à Londres jusqu'en 1860¹⁰⁰. Il retourne à Naples dès que la ville est prise par les troupes de Garibaldi. Il y refuse la direction générale des travaux publics mais accepte la fonction d'inspecteur général de l'instruction publique avant d'enseigner dès 1862 la littérature italienne à l'Université. Il est le fondateur de l'*Associazione unitaria costituzionale* dont *L'Italia* est l'organe de presse.

Ce journal, dont le siège est à Naples, 22 rue Toledo, avant qu'il ne soit déplacé à Florence en 1866, alors capitale d'Italie depuis plus d'un an, n'est pas à confondre avec un journal homonyme de Turin. Dans l'Italie d'alors, il y a *L'Italia* et *L'Italia* et l'entente n'est pas des meilleures. En 1864, les deux journaux sont en conflit : *L'Italia* turinois attaque *L'Italia* napolitain jugeant deux de

97 ACS Porti e fari 115,

98 Voir 1.1.

99 Sur De Sanctis, voir notamment : ORBIETO Paolo, *De Sanctis*, Roma : Salerno editrice, 2015.

100 Voir SETTEMBRINI Luigi, *Ricordanze della mia vita*, Catanzaro : La Rondine, 2011.

ses articles contradictoires. Le premier affirmait que Turin était une ville noble mais n'avait jamais été le centre culturel et intellectuel d'Italie, l'autre qu'elle avait tout de même été un temps le bras et la tête de l'entreprise unitaire. Pour l'association unitaire constitutionnelle, il n'y a aucune contradiction entre ces affirmations¹⁰¹. Par ailleurs, par le biais du journal napolitain, l'association s'inquiète des grands projets portuaires lancés par l'État central considérant un tel volontarisme particulièrement risqué pour les caisses publiques¹⁰².

Le 20 avril 1864, un article de *L'Italia* s'attaque au ministre des travaux publics Luigi Federico Menabrea, ingénieur, général, homme politique d'origine savoyarde. Ce dernier est accusé de vouloir convertir en loi le décret royal du 27 septembre 1863 concernant le nouveau port de Naples et les fonds qui y sont destinés, et de ne pas trop ébruiter cette proposition. D'une manière plus générale, c'est le manque de considération avec lequel l'État central semble traiter les pouvoirs locaux qui est dans la ligne de mire. Une commission a été formée à Naples par des notables locaux. Elle est composée de nombreux ingénieurs du génie civil, ainsi que des membres de la chambre de commerce dont deux capitaines maritimes. Elle a réalisé de nombreuses études concernant le port dont les résultats s'opposent aux affirmations du ministre, notamment en ce qui concerne les travaux à réaliser dans la partie orientale du port que Menabrea place au cœur du projet, se basant sur ce qu'en avait décidé une commission génoise en 1860¹⁰³. Gênes avait été annexée au royaume de Sardaigne le 4 janvier 1815 avec le congrès de Vienne. La décennie précédant l'Unité, les affaires concernant les travaux portuaires en ce royaume, notamment ceux projetés sur l'île de Sardaigne, étaient principalement traitées à Gênes où se trouvait la direction des travaux maritimes du corps royal du génie¹⁰⁴. Une fois l'Italie unifiée, l'institution restée à Gênes voit son champ d'action s'étendre à tous les ports du royaume d'Italie.

L'article de *L'Italia* attaque la prédisposition ministérielle à s'appuyer sur la commission centrale génoise alors même qu'une commission locale a été formée pour travailler sur le projet, ce qui n'est pas sans rappeler les nombreux conflits à l'aube de l'Unité sur la question de la centralisation des pouvoirs¹⁰⁵. De plus, le ministre a parlé d'une autre commission formée en 1863 sur laquelle l'auteur ou les auteurs de l'article affirment ne rien savoir et saisissent donc l'occasion pour

101 ACS Porti e fari 114, *L'Italia*, 31 dicembre 1864.

102 *Id.*, Alcuni articoli del giornale *L'Italia* scritti in 1864.

103 *Id.*, *L'Italia* 20 marzo 1864.

104 Archivio di Stato di Genova Prefettura sarda 198.

105 Les ouvrages qui touchent cette thématique sont assez nombreux, pour n'en citer que quelques uns que nous n'avons pas encore mentionnés, voir : ROMANELLI Raffaele, *Il comando impossibile. Stato e società nell'Italia liberale*, 1988, Bologna : Il Mulino, 1995. ; MELIS Guido, *Storia dell'amministrazione italiana. 1961-1993*, Bologna : Il Mulino, 1996, 1. ; PAVONE Claudio, *Amministrazione centrale e amministrazione periferica. Da Rattazzi a Ricasoli (1859-1866)*, Milano : Giuffrè, 1864. ; RAGIONERI Ernesto, *Politica e amministrazione nella storia dell'Italia unita*, Bari : Laterza, 1967.

dénoncer dans le nouvel État ce que les libéraux avaient usage de critiquer dans l'Ancien Régime bourbonien, à savoir les *arcana imperii*, ce que l'on cache au « public » :

« si minaccia risolvere la questione del porto mercantile di Napoli quasi per sorpresa, con un progetto elaborato nel mistero e del quale si tacciono perfino i nomi degli autori.

In uno stato costituzionale in cui l'opinione pubblica è sovrana, e nel quale come è sacro debito contribuire alle imposte, così è sacro diritto controllare l'amministrazione pubblica, non è il segreto della burocrazia il modo più acconcio di raccomandare concetti e provvedimenti dalla cui assennatezza e opportunità dipendono gravissimi e positivi interessi. Non è più il tempo che si creda nè all'onnipotenza, nè alla infinita ed imperscrutabile sapienza di chi siede nei consigli della corona.

Noi domandiamo però che la luce si faccia sul nuovo progetto che il Ministero ha fatto elaborare con tanta segretezza : abbiamo il diritto e il dovere di domandare che questo progetto sia reso di pubblica ragione e che prima della sua discussione in Parlamento l'opinione pubblica abbia il tempo sufficiente per pronunciare il suo verdetto. »¹⁰⁶

Quelques mois plus tard, en décembre 1864, les unitaires constitutionnalistes continuent de mettre en avant le rôle que les notables locaux devraient selon eux avoir dans l'élaboration du projet de restructuration portuaire napolitaine. Ils glorifient le rôle de la chambre de commerce et cherchent à flatter dans le même temps Alfonso La Marmora, voulant sans doute profiter de sa nomination comme nouveau président du conseil des ministres le 28 septembre 1864, à la suite de Marco Minghetti.

« La nostra Camera di Commercio ed Arti è sempre sollecita quando si tratta di cogliere alcuna occasione atta a promuovere i vantaggi e la prosperità del nostro Commercio. Fu la prima a formare un voto per la Linea ferrata tanto importante di Ceprano-Rieti, per congiungere Napoli, con diretto camino, all'Italia centrale ; la prima a propugnare la Linea Beneventana per Foggia, e l'altra Campano-Sannitica : i suoi voti, che sono quelli dell'Intera Città e Provincia di Napoli, si possono dire oggi coronati di buon successo. Ora la stessa Camera di Comercio è la prima a compire un atto

¹⁰⁶ ACS porti e fari 114, L'Italia 20 marzo 1864. Trad. : la menace pèse que se résolve la question du port de commerce de Naples presque par surprise, avec un projet élaboré dans le mystère et duquel on va jusqu'à taire le nom des auteurs. Dans un état constitutionnel dans lequel l'opinion publique est souveraine, et dans lequel comme il est dette sacrée que de contribuer aux impôts, il est aussi droit sacré que de contrôler l'administration publique, le secret de la bureaucratie n'est pas la meilleure manière de recommander des opinions et des mesures dont de l'étroitesse et l'opportunité dépendent de graves et de positifs intérêts. Nous ne sommes plus au temps de la croyance en l'omnipotence, en l'infinie et l'insondable sagesse de qui siège dans les conseils de la couronne. Nous demandons toutefois que la lumière se fasse sur le nouveau projet que le Ministère a fait élaborer avec tant de confidentialité : nous avons le droit et le devoir de demander que ce projet soit rendu à la raison publique et qu'avant sa discussion au Parlement, l'opinion publique ait le temps suffisant pour prononcer son verdict. »

di riconoscenza dovuto verso il Generale Lamarmora, il quale a con tanto affetto propugnato gl'interessi di queste provincie meridionali, e particolarmente della Città di Napoli ; ed è da sperare che l'esempio di lei sia seguito da altri Consessi. Ed è anche la prima a formare un voto ragionato per appoggiare la proposta annunciata al Parlamento dallo stesso General Lamarmora, cioè di cedere alla Marina mercantile il Porto da guerra. »¹⁰⁷

Ils espèrent que le roi suive le jugement de Lamarmora et vantent la prospérité napolitaine qui découlerait d'un tel choix. L'argument mis en avant est clairement la sauvegarde des intérêts d'une ancienne capitale. Ils affirment qu'il n'est plus question qu'elle soit capitale, mais qu'elle ne peut non plus tomber dans la décadence après avoir occupé un tel rôle¹⁰⁸. Quelques jours plus tard, ils rappellent qu'elle reste le centre naturel de gravitation des populations du Mezzogiorno, affirment qu'il lui faut un avenir économique prospère et s'inquiètent d'un possible gaspillage d'argent public si le projet portuaire n'est pas convenablement élaboré¹⁰⁹.

« *"Fare l'Italia" e "costruire lo Stato" sono le due facce della stessa medaglia* »¹¹⁰. L'unification poursuit l'objectif de hisser l'Italie au rang des grandes puissances. N'ayant pas le même niveau de développement des infrastructures que nombre des concurrents européens, le nouvel État investit conséquemment dans les chemins de fer, les routes ou encore les ports. Les inégalités à l'intérieur du royaume d'Italie sont notables, notamment entre le nord et le sud. Les premières années de l'Unité, les gouvernements investissent plus dans les ports de Gênes et de Livourne que dans ceux du sud, ce qui peut avoir tendance à creuser encore de telles inégalités, même s'il est tenté dans les années suivantes d'égaliser un peu la balance. Dans un contexte de politique libre-échangiste, l'application au royaume entier des anciens tarifs douaniers appliqués dans le royaume de Sardaigne, le volontarisme étatique en terme d'aménagement peut également creuser plus

¹⁰⁷ *Id.*, L'Italia 3 dicembre 1864. Trad. : « Notre chambre de commerce et des Arts est toujours sollicitée quand il s'agit de saisir une occasion apte à promouvoir les avantages et la prospérité de notre Commerce. Elle fut la première à voter pour la si importante voie ferrée de Ceprano-Rieti, pour relier Naples à l'Italie centrale par un chemin direct ; la première à préconiser la ligne Benventana pour Foggia, et l'autre Campano-Sannitica : nous pouvons dire que ses votes, qui sont ceux de l'Entière Ville et Province de Naples, sont couronnés de bon succès. Désormais, la même chambre de commerce est la première remplir un acte de reconnaissance dû envers le Général Lamarmora, lequel s'est battu, avec beaucoup d'affection, pour les intérêts de ces provinces méridionales, et particulièrement de la ville de Naples ; et il est à espérer que son exemple soit suivi par d'autres collègues. Et c'est aussi la première à exprimer un vote raisonné pour appuyer la proposition annoncée au Parlement par le même général Lamarmora afin de céder à la Marine marchande le Port de guerre. »

¹⁰⁸ *Id.*

¹⁰⁹ *Id.*, L'Italia 27 dicembre 1864.

¹¹⁰ BLANCO Luigi, « I confini dell'unificazione », in BLANCO (2015), p. 13-38.

généralement les inégalités sociales, les coûts des travaux étant assumés par les impositions générales ou l'emprunt, la spéculation privée sur la dette publique. Au niveau des modalités de financement du programme de grands travaux portuaires envisagé dans la précipitation, le nouvel État reprend la méthode classificatoire des ports qui était en cours dans le royaume de Sardaigne et l'applique à l'échelle du royaume d'Italie. Celle-ci définit le niveau d'investissement étatique selon une catégorisation portuaire par degré d'importance des ports. Mais à quelque niveau que ce soit, le pouvoir central doit officiellement avoir son mot à dire.

Le centralisme étatique s'exprime notamment par la maîtrise de la technostrucure, ce qui n'est pas sans provoquer quelques polémiques avec des notables de périphérie. Le cas napolitain en est emblématique. Ancienne capitale déchue, le nouvel État lui promet un avenir économique prospère et radieux grâce aux travaux portuaires qui ne s'étaient pas fait sous les Bourbons et qu'il compte, dans un élan de légitimation, y faire réaliser. Mais le projet est pensé dans l'ex-royaume de Sardaigne et des notables napolitains, ayant l'impression d'être lésés, notamment De Sanctis et Settembrini, appartenant à la gauche, n'hésitent pas à s'insurger contre ce qu'ils considèrent être un abus d'autorité, l'expression d'un pouvoir discrétionnaire contraire à ce que devrait être un État libéral respectueux de l'« opinion publique ».

En somme, si le programme de grands chantiers portuaires est bien envisagé comme un instrument d'unification à l'aube de l'Unité, il est aussi objet de conflits, révélant les inégalités de pouvoir, approfondissant potentiellement les inégalités sociales. Par ailleurs, la précipitation du nouvel État dans de tels projets participe, par le choix des modalités officielles d'administration, à l'affirmation du centralisme piémontais.

CHAPITRE 2

Adjudication des travaux

La grande majorité des travaux n'est pas effectuée par l'État, mais est soumise à l'adjudication. Une part conséquente des revenus fiscaux est destinée à financer des marchés publics attribués à des entrepreneurs privés. L'État se présente donc comme client de ceux-ci. Entre 1860 et 1880, l'investissement dans les ouvrages publics est estimé en moyenne entre un et deux milliards de lires par an¹¹¹. C'est autant d'argent destiné aux grands travaux, pour en payer les frais, matériaux, emploi de main d'œuvre, mais aussi pour laisser aux entreprises une part de profit sans laquelle les entrepreneurs n'auraient aucun intérêt à se lancer dans des travaux publics.

Il existe une réglementation officielle des procédures d'adjudication qui participe à l'affirmation de l'État « libéral » organisateur, instance d'arbitrage et non d'arbitraire dans les modalités de dépense de l'argent public. L'injonction semble être à la libre concurrence, à la transparence des procédés, et à l'équité bureaucratique. N'est-ce pas là un impératif du pouvoir officiellement défenseur de l'« intérêt public » que d'établir des règles claires de concurrence égales pour tous s'opposant au règne de l'occulte décisionnaires, aux *arcana imperii* ? Victor Emmanuel II, dans sa proclamation aux peuples de l'Italie méridionale, le 9 octobre 1860 affirme représenter le changement face aux précédents modes de gouvernement. Il affirme : « *La forza del moi principato non derivò dalle arte di un'occulta politica* »¹¹². Concernant les travaux publics, chaque entrepreneur voulant devenir adjudicataire est libre de consulter le cahier des charges et de faire son offre dans une enveloppé scellée qui n'est censé être ouverte qu'à la même date et à la même heure que les autres propositions. Mais si les conditions « libérales » de la libre et ouverte concurrence sont apparemment réunies, sont-elles respectées pour autant ? Existe-t-il un écart notable entre la norme et la pratique ? Nous allons voir comment, à l'aube de l'Unité, à partir de l'exemple napolitain, de grandes compagnies, notamment étrangères, vont chercher à profiter du grand programme d'aménagement en se passant des voies officielles d'adjudication, voies sur lesquelles

111 CANNARI Luigi, CHIRI Salvatore, « Le infrastrutture economiche dall'Unità », in CIOCCA Pierluigi, TONIOLO Gianni, *Storia economica d'Italia. 3. Industrie, mercati, istituzioni. 1. Le strutture dell'economia*, Roma-Bari : Laterza, 2003, p. 225-297.

112 Cité in CARIDI (2000), p. 120.

nous nous pencherons ensuite. Enfin, nous observerons les méthodes efficaces notamment utilisées par des entrepreneurs italiens pour contourner autrement ce dispositif normatif.

2.1. Des offres de grandes entreprises étrangères

De grandes entreprises privées, notamment des établissements de crédit, ont bien l'intention de profiter du grand programme de travaux portuaires engagé par l'État unitaire, non seulement des compagnies nationales, mais également internationales. On sait à quel point les entrepreneurs étrangers étaient présents dans l'ex-royaume des Deux-Siciles : John Woodhouse à Marsala¹¹³, mais aussi Richard Guppy, particulièrement actif dans l'industrie sidérurgique et mécanique. À la suite de l'unification, ils ne désertent en aucun cas les marchés qui peuvent s'offrir à eux : Guppy double par exemple l'entreprise Macry & Henry, née dans les années 1830 d'une collaboration entre un mécanicien français et un ingénieur calabrais¹¹⁴, et obtient en 1862 un marché de balises portuaires¹¹⁵.

Pour tenter d'obtenir les marchés, les entrepreneurs étrangers, comme les entrepreneurs italiens, utilisent des relais dans le monde politique. Ainsi, en 1864, le ministre des travaux publics Menabrea reçoit la proposition des frères Waring, entrepreneurs londoniens. Leur représentant en Italie est un certain Carlo Arrivabene qui n'est sûrement autre que le député Carlo Arrivabene Valenti Gonzaga, de l'ancienne maison nobiliaire lombarde Arrivabene. Les frères Waring sont disposés à faire une offre pour un ou deux docks sur la base du « système Bailly » : ils prennent en charge la construction des docks à la place du gouvernement contre leur concession successive pour un nombre d'années à déterminer. Ils affirment que si l'État est capable d'accepter la proposition tout en instaurant une garantie sur le capital investi, ils enverront leur propres ingénieurs pour faire les études nécessaires au lancement des travaux. Ils tentent d'éviter la mise en adjudication et proposent d'assurer eux-mêmes la direction technique de l'ouvrage. Si le gouvernement acceptait, ils trouveraient auprès d'une compagnie financière de quoi investir dans les moyens de production nécessaires afin de commencer les travaux. Ils s'attendent également à ce qu'on leur communique tous les projets de ports et docks envisagés dans l'Italie méridionale¹¹⁶.

Les frères Waring ne sont pas qu'en Italie, mais également en France sous le Second Empire car la voie du libre-échange avec les Britanniques est alors ouverte. Là aussi, quelques années plus tard, ils essaient le même type de stratégie, comme par exemple à Boulogne-sur-mer. Entre 1858 et 1868,

113 Voir Partie I-4.2.

114 À propos de Guppy et de Macry & Henry voir : BEVILACQUA (1993), I-4.

115 ACS Porti e fari 114.

116 *Id.*, Arrivabene al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 15 luglio 1864.

un bassin y est creusé, les murs de quais et de l'écluse dressés, et le quai Bonaparte reconstruit, mais un projet plus important encore, celui « d'abriter l'entrée du port en fermant la rade par une digue, étudié en 1854 à la demande de Napoléon III, ne fut pas retenu : il en aurait coûté 34 millions »¹¹⁷. Les frères de Londres relancent la question en 1869, proposant d'investir 15 millions pour que le port soit plus sûr et plus accessible pour les grands bateaux, en échange de la concession d'une exploitation exclusive pendant 99 ans. La proposition est écartée¹¹⁸, tout comme elle le fut à Naples cinq ans plus tôt. Dans le cas de la capitale de l'ex-royaume des Deux-Siciles, c'est un autre Londonien qui a bénéficié du grand marché public portuaire, qui porte le nom italien ou italianisé d'Antonio Gabrielli, qui est notamment en relation avec l'entrepreneur français Gustave Delahante.

Ce dernier a fait ses armes à la direction de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, à la Compagnie des Mines de la Loire, à la Compagnie du Chemin de fer Grand-Central, à celle de jonction du Rhône à la Loire, à celle de Saint-Étienne à Lyon, mais aussi dans les chemins de fer espagnols, avec le comte de Morny qui se rapprochait alors des Rothschild. Créateur de la Compagnie Lyonnaise d'Omnibus, il s'est ensuite intéressé à l'Italie, notamment dans la construction des chemins de fer dans le Piémont. Il est d'ailleurs l'un des fondateurs du *Credito Italiano*, mais aussi en 1859 de l'entreprise bancaire française du Crédit Industriel et Commercial. Le 21 juin 1864, il n'écrit pas au ministre Menabrea pas le biais d'un intermédiaire italien, mais signe directement de sa main et en français. Les propositions qu'il fait sont en revanche assez proches dans leur logique de celles des Warring.

« J'ai fait à plusieurs reprises au Gouvernement italien des propositions ayant pour objet de traiter l'achèvement des travaux du port de Naples, dont la prompte exécution est d'un si haut intérêt, tant pour le commerce national du Royaume d'Italie, que pour les populations des provinces méridionales et pour l'important réseau des chemins de fer, qui convergent sur Naples. Toute solution sur cette grave question a dû nécessairement être ajournée tant que les conditions d'établissement du port de Naples n'ont pas été définitivement arrêtées, et si je me suis borné à m'associer, comme vous le savez, Monsieur le Ministre, avec Mr Gabrielli pour l'entreprise des travaux déjà votée, cette association a eu pour principal but la poursuite ultérieure de nos premières propositions. [...]

J'offre au Gouvernement Italien d'avancer les capitaux nécessaires pour exécuter immédiatement les travaux du port de Naples sans autre délai que ceux que comportent cette exécution même réalisée avec tous les moyens dont la Science et l'expérience de cette nature de travaux ont suggéré l'emploi.

117 OUSTRIC Georges, « Un siècle de croissance économique (1815-1914) », in LOTTIN Alain (dir.), *Histoire de Boulogne-sur-Mer. Ville d'art et d'histoire*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2014, p. 231-270.

118 *Id.*

En retour de cet avantage, je demande. 1° - La concession des docks à la charge de les établir à mes frais sur les terrains indiqués sur le plan définitif du port de Naples et de les exploiter suivant un tarif pareil à celui qui est mis en pratique à Marseille. 2°- la concession de tous les terrains conquis sur la mer avec le droit et même l'obligation dans certaine limite à débattre d'y construire des habitations nouvelles dont la population Napolitaine a un si extrême besoin. 3°- L'entreprise des travaux du port tels qu'ils seront arrêtés par le Gouvernement et sous la surveillance des Ingénieurs de l'État suivant des séries de prix à discuter et à établir d'un commun accord avec votre Ministère.

Tant par la Compagnie des Chemins de fer Romains que par la Banque de Crédit Italien et par les Capitalistes Napolitains qui se groupent autour de la succursale établie à Naples par cette Banque, je me suis assuré le concours des capitaux nécessaires pour former une Société Italienne puissante qui assurera la complète exécution de ce vaste ensemble d'établissements.

Dans cette combinaison, le Gouvernement n'aurait pas à augmenter l'allocation qui figure annuellement sur un budget ordinaire pour les travaux du port de Naples, et paierait ces travaux au fur et à mesure de leur exécution par des titres émis soit par lui-même, soit sous sa garantie par la Société ; la nature et la forme de ces titres étant à débattre avec le Gouvernement.

Je vous adresse, Monsieur le Ministre, ces propositions tant en mon nom qu'en celui de M Gabrielli avec lequel je me suis mis d'accord. »¹¹⁹

Créer des fonds d'investissement grâce à des alliances financières dépassant les frontières, faire des avances au nouvel État italien, qu'il soit redevable sur des années, tenter d'obtenir des concessions de terrains, ou de l'exploitation de docks, voilà des enjeux semble-t-il à la hauteur de grands capitalistes étrangers, promettant même de créer des sociétés italiennes puissantes, mais leurs offres ne trompent semble-t-il personne. Le nouvel État qui veut éviter cette forme de dépendance tout en voulant permettre le développement du capitalisme privé national n'est pas très sensible à de telles propositions.

2.2. Déroulement officiel de l'adjudication

S'il est fréquent que des entrepreneurs fassent directement, ou par le biais de relais politique, leur proposition au ministre, notamment les capitalistes étrangers afin de tenter d'obtenir des concessions, il y a officiellement des règles claires pour l'attribution des marchés publics. S'ils sont dit « publics », c'est d'ailleurs justement qu'ils sont censés remplir un certain nombre de critères : transparence de la procédure, concurrence ouverte, sélection non-arbitraire mais basée sur la

119 ACS 114 Porti e fari, Gustave Delahante à monsieur le Ministre des Travaux Publics, Turin 21 juin 1864.

meilleure offre, équité des entreprises candidates. L'État libéral n'est pas censé être le gouvernement par le secret.

La procédure des appels d'offre telle qu'elle se pratique à l'aube de l'Unité ressemble dans tous ces détails à celle qui existait déjà dans le royaume de Sardaigne des années 1850. Dans les années 1860 comme dans les années 1850, pour les travaux portuaires en Ligurie ou sur l'île de Sardaigne, les appels d'offre sont principalement diffusés à Gênes, place forte de l'entrepreneuriat privé où se trouve en outre la direction des travaux maritimes du corps royal du Génie. La grande différence entre les deux décennies est la dénomination institutionnelle de l'autorité en charge de ces affaires : la *regia intendanza generale della divisione amministrativa di Genova*¹²⁰ dans les années 50 devient *Prefettura della provincia di Genova* dans les années 1860¹²¹. À l'aube de l'Unité, les appels sont régulièrement diffusés dans les gazettes et les affiches sont placardées dans les préfectures de toutes les provinces concernées par des travaux publics, de Gênes à Catane¹²².

Appel d'offre générique dans le royaume de Sardaigne (années 1850)	Appel d'offre générique dans le royaume d'Italie (années 1860)
<p><i>Reggi Intendenza generale ... X</i> Avviso d'Asta Annonce du jour et de l'heure de la délibération, et de clôture des dépôts de proposition Objet et prix maximum de l'ouvrage Règlement pour participer à l'appel d'offre Lieu et date de la publication de l'appel Signature du secrétaire en chef</p>	<p><i>Prefettura della provincia di X</i> Avviso d'Asta Annonce du jour et de l'heure de la délibération, et de clôture des dépôts de proposition Objet et prix maximum de l'ouvrage Règlement pour participer à l'appel d'offre Lieu et date de la publication de l'appel Signature du secrétaire en chef</p>

Présentation générique d'un appel d'offre (royaume de Sardaigne¹²³ / royaume d'Italie¹²⁴).

Le règlement de participation, s'il est parfois différent dans l'ordre de son exposition, ou dans les détails, après comme avant l'Unité, est lui aussi toujours plus ou moins le même. Dans le cas d'un marché public en Sardaigne dans les années 1850, l'entrepreneur doit laisser un dépôt de garantie d'une certaine somme, ou un mandat d'une personne se portant caution. Il doit fournir un certificat récent signé par la direction ou un officier du génie civil et confirmant son aptitude à réaliser les travaux. Sont rappelés ensuite : qu'il doit respecter le cahier des charges et les temps qui lui sont imposés pour initier les travaux ; que sont à sa charge les coûts de procédure administrative ; le

120 Archivio di Stato di Genova (ensuite ASG) Prefettura sarda 198.

121 ACS Porti e fari 14.

122 *Id.* 25.

123 ASG Prefettura sarda 198.

124 ACS Porti e fari.

principe de la meilleure offre, le jour et la date de l'adjudication ; et enfin qu'il a la possibilité de participer par voie postale à condition qu'il ait bien fourni tous les documents requis¹²⁵.

Détaillons maintenant un cas à l'aube de l'Unité : celui d'un marché public concernant la construction du port d'embarcation dans l'étang de Tortoli, au centre du littoral est de l'île de Sardaigne, ainsi que quelques travaux de sécurisation aux alentours de l'îlot d'Ogliastra, au nord-est de Tortoli, pour un prix de 330 000 liras. Le mardi 8 avril 1862, la procédure d'adjudication doit avoir lieu dans une des salles de la préfecture de Gênes, avec la méthode des parties secrètes et proposition d'un rabais d'un certain pourcentage. Chacun est invité pour participer à inscrire sur un papier timbré son offre sous scellé avec l'indication de la date, le tout validé par l'administration. Le marché doit être attribué à celui qui offre le meilleur rabais, sans pouvoir descendre au-delà de 20 %. Les travaux doivent durer seize mois à partir du jour auquel l'adjudicataire reçoit du Bureau central des Ports, plages et phares, l'ordre de commencer l'ouvrage, la saison qui ne permettrait pas de travailler, pour des raisons climatiques, étant exclue de ce calcul. Les travaux sont censés être payés par des versements successifs de 15 000 liras minimum. Les aspirants au marché public doivent, pour être admis, présenter les documents censés prouver leur aptitude à diriger de tels travaux et leur solvabilité, ainsi qu'un acte de déclaration dans lequel ils affirment avoir une exacte et pleine connaissance de tous les prix et conditions de réalisation fixés par le chapitre d'adjudication. Le certificat d'aptitude ne doit pas être antérieur à la publication de l'appel d'offre. C'est à un ingénieur du Génie civil en activité pour la direction des travaux maritimes que revient la tâche de fournir un tel certificat. Par ailleurs, il revient à l'adjudicataire potentiel de déposer le dixième du prix d'offre en numéraire ou en effets publics de l'État, c'est-à-dire en bons du trésor¹²⁶.

Le jour de l'adjudication à l'heure officielle prévue dans les appels d'offre, les enveloppes sont ouvertes dans la transparence et le marché public revient au plus offrant. Tout ceci est cependant très théorique car ces jours-là dans un grand nombre de cas, personne ne se présente à l'adjudication et aucune n'a été fournie par la voie officielle.

2.3. Offres discrétionnaires

À l'aube de l'Unité, le cadre normatif des marchés publics semble assez clair et les cahiers des charges sont consultables dans les préfectures. Tout semble indiquer à ce niveau que les règles du jeu sont fixées et sont les mêmes pour tous. Mais ce n'est pas parce qu'elles existent qu'elles sont

¹²⁵ ASG Prefettura sarda 198, Regia intendenza generale della divisione amministrativa di Genova, Avviso d'asta. Riparazioni da effettuarsi alle calate del Porto di Cala Gavetta nell'Isola della Maddalena (Sardegna), 1 settembre 1855.

¹²⁶ ACS Porti e fari 14, Prefettura della provincia di Genova, Avviso d'asta, 11 mars 1862.

respectées. Il semble d'ailleurs que les entrepreneurs n'en aient aucunement l'intention : les procédures officielles d'adjudication sont la plupart du temps désertées. Les entrepreneurs italiens, comme ceux étrangers, préfèrent clairement l'attribution discrétionnaire aux appels d'offre publics. Reprenons le cas du marché concernant Tortoli dont nous avons à peine parlé.

Un inspecteur du Génie civil de Gênes n'hésite pas à écrire début mars 1862 au ministre afin de favoriser un entrepreneur du nom de Giuseppe Carena qui avait déjà effectué par marché public des travaux maritimes à Porto Torres et connaissait également le territoire de Tortoli. L'ingénieur lui avait fait lire le cahier des charges, en compagnie de l'entrepreneur Saverio, qui avait lui aussi déjà travaillé à Porto Torres, et d'un propriétaire foncier de Gênes, Arvigo, et tous l'avaient discuté dans les bureaux du génie civil afin de noter les points qui risquaient de rendre difficile l'adjudication de l'ouvrage. Plusieurs modifications avaient alors été proposées afin d'assurer à l'entreprise adjudicataire un gain plus appétissant¹²⁷ : la caution effective devait être baissée à cinq mille liras, le reste n'étant qu'en hypothèque, plusieurs prix devaient être revus à la hausse, les acomptes devaient être versés mensuellement, comprenant également des anticipations pour les matériaux. Enfin, l'adjudicataire devait être exempté des frais de contrat. Carena avait alors utilisé l'inspecteur pour proposer sa propre offre par voie privée, en date du 28 février, avant l'ouverture du marché public, modifications incluses et avec un minuscule rabais 0,05 %¹²⁸. Celle-ci est mise de côté, sans doute le temps que soit officiellement proposé à l'adjudication le marché public.

Le jour de l'adjudication, aux heures prévues, personne ne vient, mais une proposition privée est émise par un entrepreneur de Sampierdarena, Angelo Scaniglia, possédant notamment plusieurs titres de la dette publique. Il veut bien faire l'ouvrage si le prix est augmenté de 5 %. De là, on peut imaginer que le gouvernement récupère finalement la proposition de Carena, mais le lendemain, le Piémontais Pelli Fortunato écrit à la préfecture de Gênes pour proposer lui aussi son offre discrétionnaire : un rabais de 1 % par voie de négociation privée. Cette voie est perçue pour tous comme le moyen d'obtenir quelques faveurs, de revenir sur plusieurs points du marché. Dans ce cas, Pelli Fortunato, déjà engagé par l'État pour la construction de trois tronçons de la route nationale menant de Cagliari à Terranova, désire que la caution demandée pour les travaux portuaires de Tortoli soit comprise dans la garantie des soixante-quatre mille liras qu'il avait donnée pour la route, assurant par la même occasion que la réalisation des tronçons avançait bien¹²⁹. Le 12 avril 1862, soit trois jours après son offre, le ministre Depretis exprime au Conseil d'État son accord concernant Fortunato au nom de l'importance et de l'urgence des travaux projetés. Considérant que les travaux routiers dont s'occupe également Fortunato avancent bien, plus de la

127 *Id.*, Lettera di un ispettore del Genio Civile al Ministro, Genova 2 marzo 1862.

128 *Id.*, Proposta di Giuseppe Carena, Genova 1862.

129 *Id.*, Pelli Fortunato al Prefetto della Provincia di Genova, Torino 9 aprile 1862.

moitié ayant été réalisée, il invite le Conseil d'État à valider la proposition de l'entrepreneur visant à ce que la nouvelle caution pour les travaux portuaires soit prise sur l'ancienne caution versée dans le cadre des travaux routiers et représentant moins de la moitié de celle-ci¹³⁰.

Cette propension à privilégier la voie privée est particulièrement répandue. C'est aussi le cas concernant un marché public de travaux portuaires à Messine. L'adjudication officielle du 30 septembre 1864 est désertée. Le 15 octobre, un dénommé Pasquale Manzella fait sa proposition, il est suivi de Santi Cappello qui, comme s'il avait eu vent de la proposition de Manzella propose encore un meilleur rabais, suite à quoi Manzella, lui aussi ayant donc eu vent de la proposition de Cappello, propose encore un meilleur rabais¹³¹. La situation est donc particulièrement paradoxale et pose plus d'une question. Par la voie privée, sans doute grâce à leurs contacts au sein de l'administration, les entrepreneurs ont connaissance des propositions de leur concurrent, à l'inverse de la voie publique dans laquelle les enveloppes sont cachetées. Ainsi, c'est cette fois-ci dans la procédure publique que règne le secret au nom de la concurrence « libérale » et de l'équité alors que la voie privée offre transparence aux entrepreneurs sur l'état de la concurrence. L'officieux, les *arcana imperii*, permet aux entrepreneurs en rapport de force de découvrir ce que l'administration publique aurait dû, pour obtenir les meilleurs prix, laisser mystérieux, c'est-à-dire les petits secrets de leur concurrent. L'enjeu du pouvoir en concurrence est ici celui du *poker* : il consiste à tenter de garder son jeu caché tout en tentant de connaître celui de l'adversaire.

Pour revenir à l'île de Sardaigne, on peut aussi citer, comme dernier exemple, le cas du projet portuaire pour Bosa. L'appel d'offre pour la formation d'un port à Bosa ne trouve d'abord aucun prétendant. C'est un appel d'offre classique : il faut proposer un rabais d'un certain pourcentage et par méthode des parties secrètes. Personne ne s'est présenté le 25 septembre 1863, ni à Gênes, ni à Turin, ni à Cagliari, où il était possible de postuler. Personne non plus lors de la relance le 13 octobre suivant. Comme pour le cas de Tortoli, les entrepreneurs préfèrent la voie privée. Un certain Serapio Lintas tente le coup avec une offre datée du 11 novembre 1863. Il se dit prêt à accepter le marché si les prix sont augmentés, et si tel est le cas il se dit alors prêt à offrir un petit rabais de 0.25 centimes / 100 liras¹³². Cela convient à l'inspecteur du génie civil en charge du projet¹³³. Mais la municipalité de Bosa n'est guère favorable à ce choix, craignant une augmentation des coûts généraux de l'ouvrage dont elle a choisi d'assumer une grande partie¹³⁴. Elle y préfère une adjudication en faveur de l'entrepreneur Vittorio Fogu, ce que le ministre Meanabrea accepte. Fogu

130 *Id.*, Relazione del Ministro al Consiglio di Stato, 15 aprile 1862.

131 *Id.* 109, Appalto per il prolungamento delle banchine del porto di Messina, Rapporto del Prefetto, 2 dicembre 1864.

132 *Id.* 14, Proposta di Serapio Lintas, Genova 11 novembre 1863.

133 *Id.*, L'ispettore del Genio Civile al Ministro dei Lavori Pubblici, Genova 11 novembre 1863.

134 *Id.*, Il Sindaco di Bosa al Ministro dei Lavori Pubblici, Bosa 18 dicembre 1863.

a récupéré le cahier des charges à Gênes auprès des ingénieurs Parodi et Gianone¹³⁵ et a fait sa proposition une vingtaine de jours après Lintas¹³⁶. C'est un entrepreneur et architecte de Sassari, bien qu'il écrive de Turin. Il est déjà très actif depuis les années 1830 sur l'île de Sardaigne : il a eu les marchés publics pour de la construction des théâtres de Sassari et de Cagliari¹³⁷, des fabriques royales pour la détention des forçats¹³⁸, d'une prison pour jeunes à Cagliari¹³⁹, de la cathédrale de Nuoro ou encore de la route entre Cagliari et Iglesias¹⁴⁰. Une fois le marché de Bosa obtenu, il va monter en exigences.¹⁴¹

Il fait pour Bosa sa proposition le 30 novembre. Il veut bien réaliser l'ouvrage à condition que 200 forçats soient mis à sa disposition. Il leur construirait un logement qui resterait son exclusive propriété¹⁴². Le ministre, Menabrea, qui a soutenu le projet de loi relatif à la formation du port de Bosa au parlement, doit trouver une solution. Vittorio Fogu se voit attribuer le marché public et il monte alors en exigence.

La formation du nouvel État italien accompagnée d'un grand élan aménageur semble être un bon présage pour les affaires privées. De grands travaux, comme ceux prévus pour le port de Naples, peuvent être objet de concurrence, l'occasion de rêver de grandes affaires, pour de grandes compagnies, notamment transnationales. Ces dernières peuvent même proposer d'organiser le financement des travaux par la création d'un fonds d'investissement en échange d'une garantie étatique et de la concession des structures portuaires projetées. Parfois, des entrepreneurs utilisent des relais dans le monde de la politique pour faire valoir leur requête. Mais la nouvelle administration étatique est censée éviter le choix arbitraire peu apte à légitimer son action sur tout le territoire. Il faut à l'État « libéral » une procédure d'adjudication transparente, claire et censée être équitable pour les entrepreneurs en compétition. L'unification s'accompagnant directement d'un grand programme de chantier, cette procédure, comme tant d'autres, s'inspire du modèle piémontais et l'applique à tout le royaume. Elle a ses règles basées sur la libre concurrence, la meilleure offre au rabais proposée sans triche. Mais beaucoup d'entrepreneurs n'ont pas l'intention de jouer le jeu

135 *Id.*, Vittorio Fogu al direttore capo di divisione presso il Ministro dei lavori Pubblici Startengo.

136 *Id.*, Vittorio Fogu al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 30 novembre 1863.

137 *Gazzetta popolare*, 1 luglio 1866.

138 *Gazzetta dei tribunali*. Prima serie, anno quinto, Genova, 1853, p. 251.

139 *Atti del parlamento subalpino*, sessione del 1853-1854, vol. II, Firenze, Tipografia Eredi Botta, 1869, p. 1108.

140 *Gazzetta popolare*, 1 luglio 1866.

141 *Nous y reviendrons*.

142 *Id.*, Vittorio Fogu al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino novembre 1863.

ou considèrent pour le moins les règles telles qu'elles sont fixées trop désavantageuses pour leurs affaires. Pourtant, celles-ci ont parfois été définies en amont entre un ingénieur et un entrepreneur, le premier soutenant parfois l'autre, notamment à propos de la potentielle marge de profit réalisable, préalable à la réussite d'une adjudication. Ce type de dynamique n'empêche pas des marchés publics officiels d'être désertés, les entrepreneurs préférant les offres discrétionnaires, la négociation par voie privée de laquelle ils comptent tirer plus d'avantages, et qu'ils envoient parfois le jour même de la publication officielle des résultats aux appels d'offre. Ce type de constat nous permet d'imaginer qu'ils ont sans doute quelques contacts dans l'administration leur permettant d'obtenir des informations plus officieuses sur le processus du marché public qui les intéresse. L'administration étatique, ayant prévu la réalisation des travaux, face à des marchés officiels désertés, prévoyant des procédures secrètes et une forme d'équité concurrentielle, se retrouve dans l'obligation de céder à la voie discrétionnaire largement préférée par les entrepreneurs qui, paradoxalement, peuvent obtenir grâce à celle-ci plus de transparence sur l'état de la concurrence.

CHAPITRE 3

Le droit et la « nécessité »

À propos des difficultés spéciales qu'a pu présenter depuis l'unification l'exécution des ouvrages maritimes, le ministre Stefano Jacini écrit en 1867 que la majeure partie de ceux-ci ont été envisagés sur la base de simples « *progetti di massima* », déclarations de principe, auxquels ont ensuite été substitués des projets complets et définitifs¹⁴³. Il rajoute que ces ouvrages requièrent des dépenses si importantes que leur réalisation peut s'avérer plus dommageable qu'utile¹⁴⁴, fait mention des difficultés techniques, administratives, qui ont causé de notables retards, notamment au stade des travaux préliminaires afin de récupérer les pierres nécessaires et de transporter tous les matériaux¹⁴⁵. Jacini qui quitte sa fonction de ministre des travaux publics la même année semble bien placé pour faire ce genre de commentaires. Il explique également que les imperfections partielles, les erreurs et les remords ne sont ni à nier ni à blâmer car elles s'expliquent finalement par l'immense volontarisme de l'État en la matière afin notamment de servir des intérêts politiques et militaires desquels pouvait dépendre l'existence même du règne. Voilà qui peut finalement justifier selon lui le manque d'études préalables, les modifications successives des délibérations, l'accroissement des dépenses, les retards dans les travaux, la précipitation dans les grands chantiers. Il souligne aussi qu'il faut prendre en compte une difficulté non moindre : celle de l'adaptation à une nouvelle administration pour le personnel d'une grande partie du nouveau royaume, autrefois privé des traditions que reprenait le nouvel État, et même parfois des règles écrites, sous-entendant finalement que le gouvernement centraliste, inspiré du modèle administratif piémontais, était plus apte à respecter de telles traditions législatives et règles que les ex-administrations locales¹⁴⁶.

Par ces commentaires, on peut avoir l'impression que Jacini trouve des excuses au bricolage administratif effectué lors des premières années de l'Unité, au règne de l'à peu près, à la prédominance de l'exceptionnel sur la règle. Ne cherche-t-il pas finalement d'ailleurs à justifier ses

143 JACINI (1867), p. 58.

144 *Id.*

145 *Id.*, p. 59.

146 *Id.*, p. 132.

propres échecs en tant que ministre des travaux publics ? Sans remettre en cause le dernier constat en ce qui concerne les administrations locales, ne peut-on pas dès lors le relativiser ? Si le problème du non-respect des cadres normatifs n'était pas dû seulement à un défaut d'adaptation d'anciennes administrations au nouvel appareil étatique mais émanait également de l'État central même ?

Pour essayer de répondre à cette question, nous allons traiter de trois histoires particulièrement différentes mais dont chacune n'est pas sans rappeler à sa manière les quelques problèmes relevés en 1867 par Jacini : la recherche d'un compromis avec l'entrepreneur adjudicataire des travaux préliminaires du nouveau port de Naples, la gestion d'une expropriation par le gouvernement dans le port de Tortoli et, pour finir, un litige à la chambre des députés à propos du projet de port de Bosa et l'usage gouvernemental du cas par cas dans la gestion du programme envisagé de travaux portuaires.

3.1. Le cas de Naples : conflits et recherche de compromis

Le marché du nouveau port de Naples est attribué à Antonio Gabrielli. Il s'agit d'un entrepreneur londonien, ne manquant pas de vues sur l'Italie. Quand Turin en est la capitale, il y a son domicile officiel. Quand Florence devient la capitale en 1865, il le fait transférer dans cette ville auprès du bureau du juriste Felice Bozzi, via dei benci 15¹⁴⁷. S'il a pris le marché public concernant le nouveau port de Naples, il sous-traite la gestion des travaux, ne se rendant lui-même que peu dans l'ex-capitale du royaume des Deux-Siciles.

Le 4 mai 1864, Gabrielli écrit au ministère des travaux publics pour se plaindre d'un manque de moyens concernant la réalisation des travaux portuaires pour lesquels il est engagé à Naples. Il a obtenu en concession deux carrières de l'État, celle de Pozzuoli et celle de Granatello qui ne fournissaient pas, selon lui, assez de pierres pour exécuter les travaux¹⁴⁸. Ceux-ci concernent les prémisses du nouveau port de Naples : un prolongement de la jetée du môle San Vincenzo, dit « du Levant », au coût de 3,2 millions de liras. À ce premier contrat s'est rapidement ajouté une convention supplétive qui fixe le prix du transport des pierres en bateau à vapeur, donne six mois supplémentaires pour réaliser l'entreprise, indique que la nature des travaux est susceptible d'être modifiée¹⁴⁹, et oblige l'adjudicataire à construire six nouveaux bateaux pour transporter les pierres. Cette dernière obligation, Gabrielli ne l'a pas respectée et en mai 1864, il est en retard.

147 ACS Porti e fari 115, Atto di citazione in via sommaria a mente degli articoli 389 alinea 3 del Codice di Procedura Civile, e 10 della legge sul Contenzioso amministrativo del 20 marzo 1865, Firenze 9 gennaio 1866.

148 *Id.* 114, Antonio Gabrielli al Ministero dei Lavori Pubblici, Torino 4 maggio 1864.

149 *Id.*, Memoria della Commissione incaricate di riferire intorno ai primi lavori del nuovo porto di Napoli al Ministero dei Lavori Pubblici, Napoli 22 luglio 1864.

Il affirme que deux des bateaux sont en cours de construction à Naples, deux autres à Livourne et deux autres encore à Malte, mais selon le bureau des ports et plages de la province de Naples, il n'emploie pas les moyens nécessaires, les travaux sont trop lents. Par conséquent, il pourrait se trouver dans la situation de ne pas pouvoir remplir les obligations de son contrat dans les délais impartis¹⁵⁰. Le ministère indique sans en dire plus que les mesures coercitives prévues par le cahier des charges pourraient être appliquées¹⁵¹. À la fin du mois, Gabrielli est mis en demeure de terminer les deux bateaux de transports de pierres de 160 tonnes dont la construction a été entreprise dans le port de Naples. Par ailleurs, il est prié de fournir une preuve, un certificat valide censé prouver que la construction à Livourne et à Malte des autres bateaux a bel et bien commencé¹⁵².

La direction supérieure des ports et phares de la province napolitaine n'est pas en bon terme avec cet entrepreneur. Leurs versions respectives concernant les conditions de réalisation et l'avancée des travaux divergent considérablement. Pour la direction supérieure des ports et phares, les deux carrières que l'État a concédé à Gabrielli ne sont pas exploitées à leur juste potentiel¹⁵³. Pour l'entrepreneur, elles ne suffisent pas à l'exécution des travaux et il demande donc à pouvoir également se fournir dans deux autres carrières privées le long du littoral du Vésuve¹⁵⁴, ce qui lui est théoriquement accordé dans un article supplétif du cahier des charges¹⁵⁵, malgré l'emploi de nouveaux agents de surveillance que cela est censé requérir¹⁵⁶.

En dépit de cet arrangement, un autre problème se pose : il est difficile de faire réellement mesurer la teneur du travail et le nombre exact de tonnes de pierres brassées et transportées au chantier portuaire¹⁵⁷. Gabrielli quant à lui écrit en juillet 1864 à son avocat, le commandeur Galvagno, résidant à Turin. Il lui explique qu'en ce qui concerne le produit des carrières, une régularité du travail est impossible : il n'y a aucun abri pour l'embarquement des pierres, très fréquemment le temps agité n'est pas propice au voyage en mer et au contraire, quand la mer est trop basse, on ne peut charger les pierres. Il affirme qu'il n'y a pas une carrière en Italie, ni dans aucun autre pays du monde, qui manque ainsi d'une avancée abritée, ou d'une voie ferrée, pour faciliter le transport et le déchargement, que ce manque à Naples est une grande perte pour l'entreprise et qui explique le

150 *Id.*, Al Ufficio centrale dei porti spiagge e fari di Napoli, 5 maggio 1864.

151 *Id.*, Pel ministro all'ufficio centrale dei porti spiagge e fari di Napoli, Turin 5 maggio 1864.

152 *Id.*, L'ispezione e direzione superiore dei porti e fari nelle province napoletane al Real Ministero e Segreteria di Stato dei Lavori Pubblici, Napoli 24 maggio 1864.

153 *Id.*

154 *Id.*, L'ispezione e direzione superiore dei porti e fari delle province napoletane al Real Ministero dei Lavori Pubblici, Napoli 11 maggio 1864.

155 *Id.*, Memoria della Commissione incaricate di riferire intorno ai primi lavori del nuovo porto di Napoli al Ministero dei Lavori Pubblici, Napoli 22 luglio 1864.

156 *Id.*, L'ispezione e direzione superiore dei porti e fari delle province napoletane al Real Ministero dei Lavori Pubblici, Napoli 11 maggio 1864.

157 *Id.*

retard dans l'exécution des travaux¹⁵⁸. Il tente de se décharger de toute responsabilité en rejetant la faute sur une dite incompétence napolitaine dans le domaine de l'exploitation de pierres. L'argument semble néanmoins manquer quelque peu de solidité car il ne l'évoque pas outre mesure au cours de ses conflits successifs avec l'administration :

1) Peut-être sous conseil de son avocat qui lui-même n'en fait pas part au ministre des travaux publics lorsqu'il écrit à celui-ci pour faire défendre et faire valoir les droits de son client le 16 octobre 1865¹⁵⁹.

2) Peut-être aussi parce qu'il est déjà censé être au courant de la situation avant de prendre le marché public et qu'il a donc peu de légitimité de s'en plaindre après-coup.

3) Peut-être enfin parce qu'une commission a été formée par le gouvernement afin d'enquêter sur les conditions des travaux publics à Naples, notamment à cause des confusions qui règnent autour de son cas et du nouveau port, et que ses observations ne vont guère dans son sens. Il s'agit de la commission Barbarava qui porte le nom de son président l'ingénieur Luigi Barbarava, ancien député du royaume de Sardaigne avant de devenir en 1848 premier officier du ministère des travaux publics de ce royaume¹⁶⁰, puis commandeur et vice-président du conseil supérieur des travaux publics à l'aube de l'Unité. Cette commission vérifie notamment si le nombre d'employés est en juste proportion avec les charges nécessaires. Elle contrôle l'aptitude des employés, leur comportement avec leurs supérieurs, entre eux et avec les entrepreneurs¹⁶¹.

À propos du cas Gabrielli, elle soupçonne l'entreprise d'avoir profité des amabilités d'un inspecteur de la province napolitaine. Ce dernier a fait référence dans des procès-verbaux de livraison du 23 mai 1863 à des structures d'embarquement et de stockage qu'il aurait fallu réaliser à Granatello et à Pozzuoli, sans en avoir eu l'autorisation du ministère. Le problème n'est pas moindre car ce projet, dont le coût était estimé à 300 mille lires n'était pas mentionné dans le contrat du 18 mars et aucune disposition n'avait donc été prise à cet égard afin de savoir si sa réalisation devait bien être à la charge de l'État et inscrite dans les obligations de l'entreprise. Dans la pratique, ce flou a servi de prétexte à la réalisation de tels aménagements, provoquant un retard des travaux initialement prévus.¹⁶²

Le 8 juillet 1864, sort un nouveau rapport de la commission. Les plaintes sont nombreuses. Les travaux seraient mal conduits, l'entreprise ne serait pas dans les temps et l'entrepreneur ne ferait pas ce qu'il faut pour améliorer la situation. Il n'y a que deux trajets par jour réalisés par le bateau à

158 *Id.*, Gabrielli al signore commandatore Galvagno, Alessandria 24 luglio 1864.

159 *Id.* 115, Per l'esponente Gabrielli, l'avvocato Galvagno al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 16 ottobre 1865.

160 Regno di Sardegna, Camera dei deputati, Tornata del 20 dicembre 1848.

161 ACS Porti e fari 114, Commissione Barbarava a Napoli.

162 *Id.*, Barbarava per la commissione al ministero dei Lavori Pubblici, Napoli 6 luglio 1864.

vapeur, alors que la carrière pourrait être plus exploitée¹⁶³. Plus tôt il a déjà été noté que l'entreprise n'aurait pas bien préparé les travaux en amont : elle aurait dû nettoyer le terrain afin de faciliter le transport des pierres¹⁶⁴. Voilà les points sur lesquels l'enquête insiste, contrebalançant nettement les arguments que Gabrielli expose pour sa défense. Le 22 juillet, la commission sort un nouveau mémoire et rajoute que l'entreprise Gabrielli ne procède guère aux travaux de prolongement du môle San Vincenzo, comme il était prévu dans le contrat d'adjudication. Il y a litige à ce propos entre l'inspection des ports et des phares qui a la direction des travaux, l'entrepreneur et le gouvernement. Les membres de la commission nommée par le ministère des travaux publics doivent rechercher les causes de ces retards et ils s'intéressent cette fois-ci aux divers aléas matériels, aux tergiversations administratives, techniques, économiques qui ont pu freiner l'entreprise. Un mur s'est par exemple écroulé mais, problème d'ordre juridique, il est difficile de savoir si le remboursement de ce mur doit revenir à la charge de l'administration ou de l'entreprise. Le choix de reconstruire ce mur non pas tel qu'il était, mais plus épais, plus solide, influence la décision et c'est à l'administration publique d'assumer le coût¹⁶⁵.

Alors que le rapport du 8 juillet contredisait les affirmations de Gabrielli, celui du 22 fait preuve d'une certaine indulgence avec l'entrepreneur. Des aléas, notamment climatiques, ne peuvent être prévus dans le cahier des charges. Des prix, comme celui des pierres de Pozzuoli, ont été fixées à partir des travaux mis en régie antérieurement, or ces prix peuvent être revus dans le cadre d'une adjudication¹⁶⁶. Ainsi, si la commission relève des problèmes, elle n'est pas là semble-t-il pour les cristalliser. Au contraire, la mise en place d'une telle commission a justement comme objectif de dépasser les litiges existant entre une administration publique locale et une entreprise, d'examiner la différence de points de vue et tenter de faire avancer les travaux. Il faut pour cela fluidifier, pacifier les rapports, quitte à fermer les yeux sur quelques écarts. Le cahier des charges originel n'est en aucun cas respecté. On y ajoute des articles, on en change d'autres, on négocie a posteriori. On change d'avis.

Un marché public à l'aube de l'Unité tel que celui pour le nouveau port de Naples impose donc une certaine flexibilité et les conditions qui lui sont posées sont vouées à être requalifiées. Loin d'une pratique figée, basée sur la stricte application de bases juridico-formelles établies a priori, il faut composer. Le normatif n'est pas maître de la pratique, mais il est au contraire question de partir de la réalité pratique et de son caractère d'exception pour la faire rentrer dans un cadre formel. Il peut par exemple exister des travaux qui n'ont effectivement pas été inscrits dans le cahier des

163 *Id.*, Rapporto Barbavara, Napoli 8 luglio 1864.

164 *Id.*, Affari sospesi costruzione del nuovo porto di Napoli impresa Gabrielli, Napoli 21 giugno 1864.

165 *Id.*, Memoria della commissione al Ministero dei lavori pubblici, Napoli 22 luglio 1864.

166 *Id.*

charges, notamment des travaux de préparation tel le dégagement des terres et gravats de la carrière de Pozzuoli¹⁶⁷, et il faut donc sans cesse reformuler les exigences qui avaient été théoriquement fixées en amont. Dans les coulisses de ce projet portuaire, on bricole : la pratique et les interactions qu'elle génère servent de laboratoire administratif en vue de consacrer formellement le projet engagé.

3.2. Le cas de Tortoli : les dessous d'une expropriation

Le grand programme de chantiers concerne tous les ports principaux du royaume, mais également un nombre important de petits ports. C'est par exemple le cas du port de Tortoli sur l'île de Sardaigne : port de première catégorie et de seconde classe¹⁶⁸. L'étang de Tortoli, jouxtant la mer au centre de la côte est, est donc traité au niveau gouvernemental. Dans la relation qu'il présente le 17 juillet 1861 sur le projet de loi relatif à la construction de ce port, le sénateur Peleocapa met en avant, afin d'appuyer le projet, le manque de refuges pour les bateaux qui passent sur les côtes de la Sardaigne orientale alors même que les navires en provenance de Gênes fréquentent ces côtes. Aucun port n'existe, de n'importe quelle classe ou catégorie, sur plus de 220 kilomètres, et quand une tempête éclate, les marins sont contraints, selon la direction du vent, de se réfugier à La Spezia, dans les ports de Toscane ou dans le port de Naples. Selon Paleocapa, la marine de guerre et la marine de commerce réclament un refuge sarde depuis longtemps. La loi du 24 juin 1852 prévoyait que le port de Tortoli soit classé dans les ports de seconde catégorie, c'est-à-dire d'intérêt provincial, mais au moment de l'actualisation des dispositions législatives, il n'en a plus été question, la fonction provinciale étant jugée trop ambitieuse au vu de l'investissement que les localités auraient dû engagé. C'est alors avec la loi du 20 novembre 1859 qu'il a été placé en première catégorie seconde classe afin que l'État soutienne la grande majorité de la dépense¹⁶⁹.

Le projet, s'il n'est pas ancien, n'est pas tout à fait nouveau. En 1851, l'évêque Todde correspondait déjà à ce propos avec le député Vittorio Angius qui avait demandé au parlement le rétablissement de l'antique port de Sipicio, affirmant qu'il l'aurait obtenu si des raisons politiques n'avaient pas mené à la dissolution de la chambre¹⁷⁰. Cavour avait même mandaté un officier pour aller étudier le terrain¹⁷¹. Une des raisons géographiques du choix de Tortoli n'était pas seulement sa

167 *Idem*.

168 *Id.* 181, Progetto di riforma della legge sulle opere pubbliche. Estim. 1863.

169 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, Senato del Regno, Relazione dell'Ufficio Centrale sul progetto di legge relativo alla costruzione di un porto nello stagno di Tortoli, sessione parlamentare del 1861.

170 ANGIUS Vittorio, *Città e villaggi della Sardegna dell'Ottocento*. (1833-1856), Vol. 3, a cura di Luciano Carta, Nuoro, Ilisso, 2006, Tortoli.

171 *Id.*

position centrale entre le golfe Aranci et Carbonara¹⁷², mais aussi parce qu'une des principales routes nationales de l'île arrivait non loin de là, la Cagliari – Secci – Lanusei. Or il était important de relier les voies de circulation entre elles. Afin de soutenir à l'aube de l'Unité un tel projet, l'Ogliastra est considérée comme une des parties de l'île les plus riches et les plus civiles¹⁷³. Les négociants maritimes auraient été séduits par les avantageux trafics et échanges qu'ils pourraient tirer des produits de l'Ogliastra en les revendant sur le continent, ceux-ci étant déjà connus à Gênes et à Turin depuis plusieurs décennies : des vins jugés excellents, des melons, des pastèques et des courges d'une taille exceptionnelle, des amandes, des agrumes, le fameux fromage blanc qui se vendait déjà aux Napolitains, ou encore la laine excédentaire qui partait pour Gênes ou Cagliari¹⁷⁴.

Par ailleurs, l'étang relève également d'une question qu'on pourrait qualifier de « santé publique ». L'air des alentours est infesté. Une ouverture de l'étang sur la mer éviterait la trop grande stagnation de l'eau, notamment en été, et pourrait permettre de faciliter sa purification. Vittorio Angius notait déjà lors de ses grands voyages sur l'île effectués entre 1833 et 1856 (il écrit sur Tortoli après 1851), que l'air y était infâme et l'effet des miasmes infectieux particulièrement fort en été, lorsque la communication entre l'étang et la mer est coupé¹⁷⁵. Cet argument est repris en 1861 par Paleocapa qui insiste sur le fait que l'insalubrité est un problème pour le négoce¹⁷⁶. Plusieurs habitants de cette contrée sarde sont, semble-t-il, aussi favorables à la constitution d'un port dans l'étang. Une lettre est envoyée au ministère signée par le maire, les conseillers municipaux, pas moins de cinquante autres habitants de Tortoli, mais aussi les maires, plusieurs conseillers et habitants des villes voisines de Girasole et Lotzorai, ainsi que des communautés aux alentours. La fonction commerciale du port y est mise en avant, comme principal argument, notamment par l'exposition de la qualité des nombreux produits agricoles de la région. Le manque de voie de communication dans une région aussi montagneuse que l'Ogliastra est considéré comme problématique, tout comme le fait que le bateau à vapeur postal censé passer une fois par mois, ne s'y arrête pas¹⁷⁷.

À l'aube de l'Unité, il est temps de réaliser le projet portuaire de Tortoli et trouver pour cela l'entrepreneur qui saurait l'assumer. L'adjudication a lieu, mais le chantier ne commence pas. Déjà en 1856, alors qu'il était déjà envisagé, l'ingénieur du génie civil présent sur place avait constaté que, malgré le problème de la putréfaction de l'étang et des maladies qui pouvaient en résulter, tout le monde n'avait pas intérêt à ce que des travaux s'effectuent pour lui donner une ouverture sur la

172 La localité de Carbonara prendra le nom de Villasimius le 17 août 1862 sous décision du Conseil communal.

173 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari, 14, Senato del Regno, Relazione dell'Ufficio Centrale sul progetto di legge relativo alla costruzione di un porto nello stagno di Tortoli, sessione parlamentare del 1861.

174 *Id.*

175 ANGIUS (1833-1856), p. 1713.

176 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari, 14, Senato del Regno, Relazione dell'Ufficio Centrale sul progetto di legge relativo alla costruzione di un porto nello stagno di Tortoli, sessione parlamentare del 1861.

177 *Id.*, Lettera al Ministro, Tortoli 16 novembre estim. 1861

mer. Il était malade, il n'avait plus d'assistant et, à demi-mot, craignait même pour sa vie, évoquant la possibilité que cela finisse comme pour l'ingénieur Giovanni Camoni assassiné à Oschiri peu de temps auparavant¹⁷⁸. Exagérait-il ? Voulait-il être retiré de ses fonctions car il était malade et seul ? Cela est possible : les députés sardes avaient soutenu la même année lors du traitement au parlement de l'affaire d'Oschiri que les employés de l'État avaient tendance à exagérer les faits qui se passaient en cette île afin de mettre en avant leur propres mérites vis-à-vis de l'État central, de se présenter comme de fervents défenseurs de l'administration publique soumis à rudes conditions locales qui les empêchaient de mener à bien leur travail¹⁷⁹.

Il reste que l'ingénieur, dont la lettre constitue ici la principale source sur l'état du projet en 1856, dénonçait ici un fait assez probable : la société propriétaire de la poissonnerie de Tortoli, qui exploitait le poisson de l'étang, n'avait pas intérêt à ce qu'il y soit érigée une station maritime. S'il y avait une intimidation des concurrents potentiels comme l'ingénieur le prétendait, des menaces ne pouvaient-elles pas non plus peser sur ceux qui voudraient ouvrir l'étang sur la mer ? De plus, il racontait, sans en dire plus, que cette société était épaulée par une personne riche et puissante¹⁸⁰. Seulement, le corps du génie n'avait pas d'autres ingénieurs à disposition dans l'île, tous étaient déjà occupés. L'affaire et la possible sécurisation des travaux envisagés étaient alors laissée à l'appréciation du ministre. Puis, plus de traces de cette histoire jusqu' à l'aube de l'Unité.

L'affaire n'est toujours pas simple et dans les mois qui suivent sa discussion au parlement, une comtesse écrit au ministre des travaux publics¹⁸¹. Il s'agit d'Angiolina Magnocavallo, femme du comte Ottavio Magnacavallo, fille du baron Prospero Chiono-Nuvoli di Thenezol, veuve du comte Pietro Quigini-Puliga, représente juridique, tutrice, du fils de son premier mariage avec ce dernier¹⁸². Le fils s'appelle Effisio Quigini Puliga, il est propriétaire de l'étang et de la poissonnerie de Tortoli. Cette propriété vient d'un héritage laissé par Don Giovanni Tommaso Quigini le 24 avril 1752. Avant 1738, l'étang appartenait au domaine royal de l'île de Sardaigne. Il fut vendu avec les terrains adjacents à Don Giovanni pour 2000 écus. Vers 1862, Angiolina Magnocavallo entre en négociation avec le gouvernement pour réclamer au vu de ce droit de propriété une correcte indemnisation et se plaint notamment que les travaux soient sur le point de commencer alors qu'aucun mot n'a été adressé à ce propos au légitime possesseur¹⁸³.

178 *Id.*, Lettera dell'ispettore del Genio Civile al Ministro dei Lavori Pubblici, Genova 7 marzo 1856.

179 Atti parlamentari (Regno Sabauda), Tornata del 19 febbraio 1856.

180 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari, 14, Lettera dell'ispettore del Genio Civile al Ministro dei Lavori Pubblici, Genova 7 marzo 1856.

181 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 15, Angelina Magnocavallo al ministro dei Lavori Pubblici, Torino 19 aprile estim. 1862.

182 *Id.*, L'ispettore del genio civile Cornaglia al ministro dei Lavori Pubblici, Genova 25 aprile 1862.

183 *Id.*, Angelina Magnocavallo al ministro dei Lavori Pubblici, Torino 19 aprile estim. 1862.

Effisio vit à Berlin, il travaille pour le ministère des affaires étrangères à l'ambassade d'Italie. Magnocavallo le représente et dit vouloir faire en sorte que ses intérêts soient respectés. Les travaux ayant été déclarés d'utilité publique, cela permet l'expropriation forcée, ce qu'elle accepte en tout fatalisme mais ne veut pour autant perdre une indemnisation censée être prévue par la loi. Elle affirme alors que si l'administration ignore cette requête et continue telle qu'elle a commencé, elle emploierait tous les moyens judiciaires « *che tutelano i legittimi dritti della proprietà privata* »¹⁸⁴. Elle dit vouloir éviter un litige coûteux pour toutes les parties et qu'elle choisit pour cela d'écrire directement au ministre afin qu'une entente plus informelle puisse être trouvée, tout en insistant sur le fait que tant qu'aucune ne serait trouvée, les travaux ne pourraient en aucun cas commencer¹⁸⁵.

Pourtant, en janvier 1863, la propriété est déjà occupée depuis quelques temps pour les travaux sans qu'un véritable accord ait été trouvé¹⁸⁶. Magnacavallo a un agent sur place pour l'en informer et il a notamment constaté l'année précédente le bon avancement du canal de communication entre l'étang et la mer, dont la construction a été mise en régie¹⁸⁷. L'adjudicataire à qui elle a concédé l'exploitation du poisson pour 3000 liras par an, l'avocat Francesco Ignazio Delis¹⁸⁸, refuse par conséquent dès mai-juin 1862 semble-t-il de lui payer tout ce qui était convenu¹⁸⁹. Suite à cela, il est demandé à Magnacavallo de faire une proposition afin de fixer la hauteur de l'indemnisation. Magnacavallo en profite pour demander une compensation de 150 000 liras, jugée particulièrement excessive¹⁹⁰. Le ministre lui explique qu'aucune négociation n'est envisageable à partir d'une telle base¹⁹¹. Magnacavallo répond que son offre n'est pas si élevée et que le ministre doit au moins en proposer une autre afin que le débat soit ouvert. Elle insiste : l'État italien dans ses principes d'équité et de justice se doit de respecter le droit des héritiers, les droits de la propriété privée¹⁹². Le ministre, deux jours plus tard, lui répond que ce n'est pas à lui de définir tel ou tel montant d'indemnisation, qu'il ne peut estimer lui-même la valeur de la propriété : la négociation ne peut se faire à l'amiable, par voie officieuse, comme cela a été tenté en premier lieu¹⁹³. Il botte donc en touche : en vérité, il avait demandé plus tôt, avec le ministre des finances, qu'une estimation soit faite et la valeur de la propriété avait d'abord été estimée à 50 000 liras avant d'être abaissée à 20 000¹⁹⁴. Sans doute Magnacavallo le sait déjà mais désire toucher bien plus. Sans doute a-t-elle également compris que la déclaration d'utilité publique avait, au moins en partie, été faite pour

184 *Id.*

185 *Id.*

186 *Id.*, Angelina Magnocavallo al signor generale Menabrea, 9 janvier 1863.

187 C'est en effet le cas : voir *Id.* 14, L'ispettore del Genio Civile al Ministro, Genova 21 marzo 1862.

188 *Id.* 15, Angelina Magnocavallo al Ministro, 29 novembre 1864.

189 *Id.*, Angelina Magnocavallo al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 4 giugno 1862.

190 *Id.*, Il Ministro al Prefetto di Cagliari, 3 gennaio 1863.

191 *Id.*, Il Ministro a Angelina Magnocavallo, Torino 5 gennaio 1863.

192 *Id.*, Angelina Magnocavallo al Ministro, 9 gennaio 1863.

193 *Id.*, Il Ministro a Angelina Magnocavallo, Torino 11 gennaio 1863.

194 *Id.*, Relazione sul porto dello stagno di Tortoli, dichiarazione di pubblica utilità, Torino gennaio 1863.

permettre législativement l'expropriation forcée¹⁹⁵. Mais sans doute sait-elle aussi que la loi définie sur l'expropriation par les lettres patentes du 6 avril 1839, encore en vigueur, n'est pas tout à fait respecté par le nouvel État italien. Afin donc de pouvoir comparer le cadre législatif officiel et son application dans le cas de Tortoli, il nous faut d'abord résumer la législation de 1839.

Ce qui a été notifié le 6 avril 1839 l'a été en vue de permettre l'aménagement du territoire tout en définissant les précautions à prendre pour respecter le droit de propriété. Selon les lettres patentes, peut être considéré ouvrage d'utilité publique des travaux effectués pour le compte du domaine royal, des provinces, des communes mais également des entreprises. Des travaux réalisés par des sociétés privées ou de simples particuliers peuvent être dans certains cas également considérés d'utilité publique. Ce qui est pris en compte est le niveau d'influence de l'ouvrage sur le développement de la prospérité générale. L'aménagement et la conservation des routes royales ou provinciales peuvent donner lieu à l'occupation d'une propriété privée. Mais la nécessité d'expropriation doit être ratifiée en amont par arrêt du roi. Concernant l'aménagement des routes communales, pour occuper une propriété, il faut l'accord du secrétaire d'État aux affaires intérieures. Les employés du Génie civil, et les architectes chargés de la formation des plans routiers, ont le droit dans le cadre de leur fonction de s'introduire sur une propriété privée, à condition que le propriétaire en soit prévenu au moins six jours plus tôt. Les propriétaires qui s'y opposeraient encourent une amende de 50 à 200 liras. N'importe quelle demande d'obtention d'une déclaration d'utilité publique par l'administration des travaux publics doit être accompagnée d'un projet détaillé à propos de la nature des travaux, de leur objectif, de leur coût et de leur moyens d'exécution. L'indemnisation du propriétaire doit être discuté devant le maire, en présence de l'entrepreneur, et son montant doit être négocié à l'amiable. Suite à la transmission par le propriétaire d'un acte d'approbation, l'intendant peut autoriser l'occupation de la propriété à condition d'une anticipation du paiement de l'indemnité négociée. Si la négociation à l'amiable n'a pas donné de résultat, l'intendant doit faire procéder à la fixation du montant de l'indemnisation par le biais d'un expert sans lien avec le projet en question. La perte des bénéfices liés à l'exploitation d'une propriété doit être prise en compte. L'article 41 indique clairement que le début de l'occupation ne pouvait commencer avant que l'indemnisation n'ait été payée. Seulement, si l'offre est refusée par le propriétaire, elle peut tout de même avoir lieu. Le montant de l'indemnisation est laissé de côté et une nouvelle négociation est ouverte, pouvant finir devant la justice. L'article 62 quant à lui mentionne qu'en cas de force majeure comme l'écroulement d'un pont par exemple, et en cas d'urgence, l'intendant peut, avec l'accord du secrétaire d'État aux affaires intérieures, donner l'autorisation d'occuper les terrains concernés par les travaux.¹⁹⁶

¹⁹⁵ *Id.*

¹⁹⁶ Codice civile per gli stati di S.M. il re di Sardegna, Torino, 1846, Lettere patenti 6 aprile 1839.

Encore une fois, à l'aube de l'Unité, la référence législative est le Royaume de Sardaigne. Une telle législation, tout en garantissant formellement les droits de la propriété, donne un pouvoir assez ample à l'État selon les cas. L'intérêt dans le cas de Tortoli est de voir comment l'autorité étatique elle-même ne respecte pas la loi dans le sens qu'elle ne s'est guère préoccupé des questions de calendrier. L'occupation de la propriété a eu lieu avant qu'elle ne soit acceptée par le propriétaire. Cela est possible si le propriétaire refuse formellement l'offre, mais cela a-t-il été le cas ? Il y a semble-t-il des problèmes de communication. Il est fort probable que les employés du génie civil se soient bien introduits sur la propriété privée sans que soit prévenu le propriétaire six jours à l'avance, car un tel fait n'est pas contesté par les autorités étatiques mises en accusation sur ce point. La rencontre devant le maire afin de négocier à l'amiable et au préalable l'indemnisation n'a pas eu lieu. Peut-être l'administration a compté jouer sur l'article 62 prévoyant l'occupation possible en cas de force majeure, en cas d'urgence ? L'urgence est bien mentionnée dans les correspondances administratives, mais faut-il rappeler que le projet à l'aube de l'Unité a déjà une dizaine d'année ...

Si Magnacavallo exagère sans doute sur quelques points, l'exploitation de poisson ayant semble-t-il continué d'être louée aux pêcheurs de Cagliari¹⁹⁷, l'administration étatique doit s'arranger pour régler l'affaire. En mai 1864, les bases adoptées par l'expert – l'ingénieur Mélis - afin de fixer le prix du fond ne sont pas équitables selon la comtesse, et ne correspondaient pas à la réelle valeur du bien. Elle affirme cependant, sans doute pour s'éviter de longs recours judiciaires avec la peur de ne rien toucher au final, accepter la proposition de ministre et désire au plus vite aboutir à un contrat¹⁹⁸. Si rien ne s'est vraiment fait dans les règles, elle accepte finalement de céder son terrain pour une valeur de 54 943, 20 lires, soit moins que les 150 000 qu'elle aurait désirées, mais plus que les 20 000 lires de seconde estimation. Le compromis est signé le 16 mai 1864 et, quelques compensations incluses, l'administration publique paie à la comtesse 61 000 lires¹⁹⁹, soit, pour donner une petite idée de ce que cela représente, à peu près 140 années sans aucun jour chômé, de travail de ce qu'un manœuvre devrait être payé pour travailler dans ce chantier de Tortoli²⁰⁰, ou quelque vingt années de bail payé par l'exploitant de la pêche²⁰¹.

Contradiction d'usage entre pêche et navigation, conflit entre puissance privée locale et autorité étatique, paradoxe d'un Etat défenseur de la propriété privée mais qui ne la défend pas de lui-même,

197 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 15, Il ministro delle finanze al ministro dei Lavori Pubblici, Torino 16 marzo 1864.

198 *Id.*, Magnacavallo al ministro, Torino maggio 1864.

199 *Id.*, Compromesso per vendita-stabili dal Signor Conte Effisio Quigini Puliga al Ministero dei Lavori Pubblici – Lanusei 6 janvier 1865.

200 *Id.* 14, Determinazione analitica dei prezzi da applicare a ciascuna categoria di lavoro per la formazione di un porto nello stagno di Tortoli ed opere accessorie, Assistente del Genio Morino, Genova 28 dicembre 1861.

201 *Id.* 15, Angelina Magnocavallo al Ministro, 29 novembre 1864.

cette histoire est à l'intersection de multiples difficultés qu'il faut régler. Mais comment ? On aurait pu a priori envisager que la loi est faite pour ce genre de situation, mais c'est encore une fois la négociation privée qui semble primer sous la forme d'une transaction financière : pourquoi donc se plier aux règles officielles quand tout peut s'acheter ? D'ailleurs, la comtesse mentionnant ses droits a-t-elle vraiment recherché l'application de la loi ou n'a-t-elle pas elle-même tenté de négocier une plus avantageuse compensation ? La seconde option semble plus probable même s'il se peut qu'elle n'ait osé, ou n'ait finalement pas voulu prendre le temps, d'affronter la puissance de l'État sur le terrain juridique. Les arrangements en coulisses et les résolutions au « compromis » semblent bien passer avant la loi, mais n'avons-nous là que les cas particuliers à Naples ou à Tortoli, ou est-ce un problème plus général ?

3.3. Le cas de Bosa : une loi pour tous ou un gouvernement par cas ?

Le 27 mars 1863, le projet du port de Bosa, sur la côte ouest de l'île de Sardaigne, est discuté à la chambre des députés. Le député Francesco De Blasiis s'attire les critiques du ministre Menabrea, de Depretis, de plusieurs députés, et mêmes des autres membres de la commission à laquelle il a participé pour établir un tel projet de port. De Blasiis est un ancien député au parlement napolitain de 1848 contraint à s'exiler rapidement en Toscane à la suite de la réaction bourbonienne. Il est député du parlement italien de 1861 à 1873. Il s'attaque à propos de la question du port de Bosa à la précipitation d'un gouvernement qui légifère par des lois particulières de financement alors même que la nouvelle loi de classification des ports n'a toujours pas été discutée. Il explique aussi :

« Si diceva : l'Italia, che certamente è destinata a divenire una grande potenza marittima, e a divenire grande anche commercialmente per la sua posizione sì favorevole al traffico dei mari, non ha finora alcuno studio serio che si riferisca a stabilire un sistema di porti che con sognizione di causa possa dirsi meglio conveniente a favorire il suo avvenire di forza marittima e di prosperità commerciale : ciò nè deve recar meraviglia, nè deve esserci ascritto a colpa ; imperocché non è gran tempo ancora che questo novello Stato Italiano trovavasi frazionato in tanti diversi Stati, i cui interessi determinati spesso da spirito di rivalità, o da grettezza di municipali vantaggi, non erano certo, nè potevano essere all'unisono di quegli'interessi più alti e più complessivi che ora si riferiscono ad un grande Stato.

Parebbe dunque che uno studio serio dovesse preliminarmente farsi su quest'argomento dei porti italiani, poichè, senza dubbio, si sperimenta una grande necessità di aver dei buoni porti in molti parti dell'estesa costa continentale ed insulare d'Italia ; ma quali sieno le coste più bisognose, quali i

punti preferibili, non sappiamo ancora, e mal c'ingolferemo senza questa previa conoscenza in gravi spese che potrebbero riuscire meno utili o inutili affatto.

Però, malgrado che queste considerazioni fossero state reputate gravissime, ed all'unanimità accolte nell'ufficio al quale io apparteneva, e che mi fece l'onore di scegliermi suo commissario, pure, nel darmi l'incarico di mettere in rilievo queste avvertenze, e di far prevalere, se fosse possibile, la questione sospensiva verso questo progetto, non si volle però darmene obbligo preciso, e fui facoltato, ogniqualvolta si trovasse negli altri uffici una condiscendenza per aderire alla costruzione di un porto certamente utile ad una lunga costa che ne scarseggia, e che d'altronde una non grave somma richiede ; fui facoltato, dico, a non persistere in una opposizione formale, ma ad aderire trovandomi in minoranza, al voto degli altri commissari, rassegnandosi l'ufficio a permettere che lo Stato, malgrado le gravi considerazioni che pur dovrebbero rattenerlo, mostrasse anche una volta il suo vivo desiderio di venire in aiuto, e di prendere in particolare considerazione specialmente quelle provincie dello Stato che più delle altre sono state trascurate finora, e più bisognose sono dell'aiuto governativo in fatto di opere pubbliche. ».²⁰²

Francesco De Blasiis, s'il se fait grand partisan de l'Unité économique et politique de l'Italie qu'il voit déjà destinée à devenir une grande puissance maritime, s'inquiète du chemin que prend le gouvernement afin de poursuivre un tel objectif. S'il considère qu'il est bon d'investir dans les régions qui ont manqué d'investissements publics en terme d'infrastructure, il craint que cela ne soit fait de manière inappropriée, sans assez d'enquêtes et de mises en perspective préalables, ce qui constituerait une fuite en avant au risque de mettre à mal les finances du nouveau royaume. Le gouvernement engage l'État unitaire naissant dans de multiples programmes de travaux publics, ²⁰² *Id.*, Camera dei deputati, discussione del disegno di legge relativo alla formazione d'un porto nella rada di Bosa, 1863. Trad. : « Il se disait : l'Italie, sans doute destinée à devenir une grande puissance maritime et à devenir également important au niveau commercial grâce à sa position si favorable au trafic des mers, n'a encore fini aucune étude sérieuse à propos de la stabilisation d'un système de ports qu'en connaissance de cause, l'on puisse qualifier de plus apte à favoriser son avenir de force maritime et de prospérité commerciale : ceci ne doit ni porter merveille, ni n'être une faute à lui imputer ; pour le fait qu'il y a peu de temps encore, le nouvel État italien se trouvait fractionné en tant de divers États, dont les intérêts souvent déterminés par un esprit de rivalité, ou par l'étroitesse des avantages municipaux, n'étaient pas, ni ne pouvaient être à l'unisson, de ces intérêts plus hauts et plus généraux qui désormais relèvent d'un grand État. Il paraît donc qu'une étude sérieuse doit se faire préliminairement sur cet argument des ports italiens, puisque, sans doute, on peut considérer d'une grande nécessité que d'avoir de bons ports dans de nombreuses parties de l'étendue littoral continentale et insulaire d'Italie ; mais quelles sont les côtes les plus nécessiteuses, quels sont les points préférables, nous ne savons encore, et, sans cette préalable connaissance, l'on se noierait dans de graves dépenses qui pourraient se révéler moins utiles ou même inutiles. Toutefois, alors même que ces considérations furent jugées très graves, et accueillies à l'unanimité par le bureau auquel j'appartenais, et qui me fit l'honneur de me choisir comme commissaire. Mais, bien que me me donnant la charge de souligner de tels avertissements et de faire prévaloir, si possible, la question suspensive envers ce projet, il ne fut pas voulu d'en donner d'obligation précise, et je fus invité chaque fois que se rencontrait dans les autres bureaux une complaisance à adhérer à la construction d'un port certainement utile ad une longue côte qui en manque, et qui par ailleurs ne requiert pas un grave investissement ; je fus invité, disais-je, à ne point persister dans l'opposition formelle, mais à adhérer, me trouvant en minorité, au vote des autres commissaires, le bureau se résignant à permettre que l'État, malgré les graves considérations qui auraient dû être retenues, démontre encore une fois son vif désir de venir en aide et de prendre avec une considération toute particulière spécialement ces provinces de l'État qui, plus que les autres, ont été jusqu'ici négligées, se retrouvant plus nécessiteuse de l'aide du gouvernement en terme d'ouvrages publics. »

malgré le déficit financier. Or, ne faut-il pas que les investissements se concentrent sur les ports de premier intérêt, les ports militaires de la Spezia et d'Ancône, et les ports commerciaux de Brindisi et de Naples ? Pour De Blasiis, il est risqué de s'engager dans des ports de second intérêt tant que les finances ne sont pas plus stables. Par ailleurs, il dénonce également une manière de légiférer par cas particulier plutôt que d'instituer une loi qui mettrait à égalité les territoires : selon lui, l'exception est la règle à cette aube de l'Unité et même si le projet de classification des ports reprend la classification du royaume de Sardaigne et est censé fixer les taux de participation financière selon les corps, celle-ci n'est pas encore appliquée, ce qui n'est pas sans produire une bonne dose de confusion. Dans le cas de Bosa, la commune peut investir 250 000 liras et l'État la moitié de 860 000, c'est-à-dire 430 000, alors il reste 180 000 à trouver. L'Unité italienne a changé les règles du jeu au niveau du financement d'un tel port : la division provinciale de Nuoro a été supprimée, tout comme la Province de Cuglieri. Alors comment ces corps qui n'existent plus peuvent-ils servir de caisses de financement ? De Blasiis pense que la seule solution est de faire payer ces 180 000 liras à la province de Sassari et de Cagliari. Mais légalement ces provinces ne pourraient-elles pas faire recours ? Pour éviter de telles situations, il propose que la loi de classification des ports soit au plus vite établie²⁰³.

Cela n'est pas du goût du ministre des travaux publics Menabrea pour qui il ne faut pas appliquer si sévèrement la loi relative à la classification des ports, qui n'est qu'à l'état de projet. Il faut juger selon les cas. Il invoque l'argument hygiéniste à propos de Bosa et salue l'investissement et la prise d'initiative de la municipalité concernant un grandiose travail d'utilité public. Si l'État soutient le tel sacrifice d'une communauté alors d'autres communautés pourraient prendre exemple sur Bosa et participer ainsi plus directement à l'ambition nationale²⁰⁴.

La position de l'ex ministre Depretis n'est d'ailleurs pas si éloignée :

« Io credo che non bisogna procedere in questa discussione col sistema dei paragoni, quasichè si debbano discutere due progetti di legge ad un tempo. A questa conclusione ne condurrebbe il sistema dell'onorevole De Blasii, il quale muovendo dalla considerazione che unitamente al progetto che riguarda il porto di Bosa vi hanno altri progetti di legge che si riferiscono ad altri porti, vorrebbe in occasione di questo progetto noi prendessimo una decisione intorno al sistema, secondo il quale deve in altri casi riparirsi la spesa.

Sovra questa materia mi permetta l'onorevole De Blasiis, che io glielo dica, la Camera potrà convenientemente pronunciare il suo voto allorchè verrà in discussione la legge sulla classificazione

203 *Id.*

204 *Id.*

dei porti, e sarà soltanto in quella circostanza che si dovrà vedere in quale proporzione lo Stato, i Comuni e le Provincie dovranno concorrere in questa sorta di spese.

Frattanto noi siamo condotti a decidere casi singolari, e dobbiamo muovere nei nostri giudizi da considerazioni speciali, della qual cosa il signor preopinante vorrà più facilmente rendersi capace, se avvertirà che il ministro che ha introdotto in Parlamento codesti altri progetti relativi ad alcuni porti, non ebbe soltanto in pensiero di occuparsi principalmente di quelle opere che sono in prima sfera in fatto di utilità, come appunto vorrebbe l'onorevole De Blasiis, ma si mosse eziandio da due altri criteri, che sono, secondo il mio parere, altrettanto più importanti.

Ha avuto prima di tutto in mira di provvedere a quelle spese che avessero evidentemente il carattere non solo di utilità, ma di necessità. In secondo luogo ha avuto in animo di compiere quelle opere, per le quali eranvi già studi fatti, pratiche iniziate, e quasi sino ad un certo punto impegni presi. Di tal natura è l'opera che si riferisce al porto di Bosa. »²⁰⁵

Ainsi, Depretis remet en cause l'avis de De Blasiis. Remettant la discussion sur les projets de loi généraux à plus tard, il se place du côté de ceux qui pensent que l'immédiate nécessité requiert de légiférer par cas particuliers. Il justifie surtout son propre passif en tant que ministre des travaux publics, passage durant lequel on comprend finalement qu'il n'a fait que reprendre des projets déjà envisagés auparavant, sans doute par facilité et sans imaginer une cohérence plus globale.

Le député sarde Antonio Mureddu Cossu renchérit sur une telle position : pas la peine de tergiverser, il faut clore la discussion générale sans attendre et voter l'approbation de la loi. Francesco Raffaele Curzio, de Bari, lui, ne le voit pas de cet œil. Une discussion a été ouverte et elle ne manque pas selon lui d'intérêt : celle de la classification des ports qu'il faudrait selon lui discuter au plus tôt, notamment pour fixer le sort de ces ports qui, faute de moyens, avance plus lentement que prévu²⁰⁶. Menabrea rappelle que la commission chargée d'étudier ce projet de loi n'est pas encore à même de proposer ses résultats à la Chambre. Francesco Salaris renvoie ensuite De Blasiis

²⁰⁵ *Id.* Trad. : « « Je crois que dans cette discussions, il ne faut pas procéder par comparaisons, comme si l'on devait discuter de deux projets de loi à la fois. C'est à cette conséquence que conduirait le système de l'honorable De Blasiis, lequel partant de la considération qu'il y aurait avec le projet qui regarde le port de Bosa d'autres projets de loi à traiter qui se réfèrent à d'autres ports, voudrait à l'occasion de ce projet que nous prenions une décision à propos du système par lequel on doit répartir dans d'autres cas la dépense. À ce propos, que l'honorable De Blasiis me permette que je lui dise que la Chambre pourra comme il le convient prononcer son vote quand viendra la discussion sur la loi de classification des ports, et que ce sera seulement dans cette circonstance qu'il faudra voir les proportions de concours financiers entre l'État, les Communes et les Provincies. Entre-temps, nous sommes amenés à décider pour des cas singuliers, et nous devons prendre en compte pour juger des considérations spéciales. De cela, l'orateur précédent voudra bien se rendre capable, s'il prend en compte que le ministre qui a introduit au Parlement ces autres projets relatifs à certains ports n'avait pas seulement en tête d'occuper principalement de ces ouvrages qui sont primordiaux en termes d'utilité, comme le voudrait justement l'honorable De Blasiis, mais qu'il pris également en compte deux autres critères qui sont selon moi autrement plus importants. Il a tout d'abord visé comme objectif d'assurer les dépenses qui auraient de toute évidence un caractère non seulement d'utilité, mais aussi de nécessité. En second lieu, il a pensé à réaliser ces ouvrages pour lesquels des études avaient déjà été faites, des projets déjà lancés et à un certain point des engagements déjà pris. De telle nature est l'ouvrage qui concerne le port de Bosa. »

²⁰⁶ *Id.*

dans les cordes, rappelant qu'occupé à une autre commission, il n'a pas vraiment participé aux discussions concernant ce projet. De Blasiis, poussé dans ses retranchements, doit l'admettre. Faisant profil bas, il rappelle qu'il ne peut retirer les amendements qu'il a lui-même proposés et laisse la Chambre en tirer les conséquences. Le projet de loi est approuvé. Il autorise la dépense extraordinaire de 850 000 liras pour la formation d'un port dans la rade de Bosa : 60 000 liras serait pris sur l'exercice de 1863, 200 000 par an sur les exercices de 1864 à 1867. Tout ceci se ferait à condition que la municipalité de Bosa concourt à l'investissement à hauteur de 316 000 liras payables en cinq ans, y compris les subsides obtenus par l'ancienne division de Nuoro, 12 000 liras, et par l'ancienne province de Cuglieri, 54 000 liras.²⁰⁷

Voilà une affaire qui donne le sentiment d'une forme d'inéluçabilité dans les manières gouvernementales de se saisir de l'État. Les gouvernements changent, les administrations et les projets restent. L'effort consiste en leur mise en œuvre, d'autant que personne n'est sûr de rester longtemps en place, comme si l'acteur ministériel n'était que l'agent d'une pièce déjà écrite voulant seulement laisser son nom sur le mur d'un édifice public, comme si passer à postérité nécessitait d'agir vite, de récupérer dans la conjoncture des projets déjà envisagés, de privilégier des cas particuliers, faire partie du général sans jamais le penser.

Trois petites histoires différentes. Trois petites histoires qui nous montrent pourtant chacune à leur manière dans quelle mesure le nouvel État italien à l'aube de l'Unité agit dans la précipitation en ce qui concerne le grand programme de travaux portuaires dans lequel il s'est engagé. Trois histoires qui aboutissent à un même constat. L'affirmation de ce nouvel État n'est pas a priori synonyme de nouvelle stabilité législative. Cela n'est pas que le fait d'un défaut d'adaptation de la part d'anciennes administrations ne connaissant pas la tradition législative piémontaise, voire ni les règles écrites, mais du nouvel État central même. Son affirmation ne se fait pas dans le règne du droit mais par l'exception qui se fait règle. L'État improvise à Naples quelques compromis avec l'entrepreneur adjudicataire dans l'espoir que les travaux préliminaires du grand port envisagé avancent. Une commission est nommée pour fluidifier les rapports avec l'entrepreneur quitte à ce que soient abandonnées ou renégociées les directives initiales d'un cahier des charges qui a tout l'air alors d'avoir été écrit pour n'être pas appliqué. L'État censé préserver la propriété ne la protège pas de lui-même à Tortoli. Les ministres des finances et des travaux publics s'arrangent. L'exécutif

²⁰⁷ *Id.*

semble ne pas faire cas d'un des principaux principes du libéralisme du XIX^e siècle. Avec le prétexte de l'urgence, la désinvolture gouvernementale vis-à-vis des lois semble s'épanouir, comme s'il fallait d'abord trancher et s'intéresser ensuite au cadre législatif. Jusqu'à la chambre des députés, on argumente : l'action particulière avant la législation générale, le cas par cas avant l'égalité formelle de traitement. Si le prétexte de l'utilité publique ne suffit pas, il reste celui de la nécessité. Face à l'immédiate nécessité singulière brandie comme justification de l'action étatique, le droit est secondaire et tout cela donne l'impression que de la loi formelle on peut s'abstraire et que pour une autorité elle passe toujours après l'exception.

CHAPITRE 4

Concessions

Dans les coulisses des travaux portuaires, nous avons pu voir au chapitre précédent dans quelle mesure, au début des années 1860, la définition comme l'application des lois ne se font pas sous le signe de la rigueur. Il y a flexibilité : les conditions initialement posées sont souvent vouées à être requalifiées. Nous avons également vu que dans un tel processus, l'entrepreneur peut avoir son mot à dire. L'objectif d'une réalisation effective des travaux porte l'administration étatique sur le terrain de la négociation. Il y a des litiges et des compromis, entraînant des ajustements successifs entre les conditions de l'adjudication et la poursuite des travaux.

L'État italien, à l'aube de l'Unité, investit autant qu'il court après ses déficits. En 1865, nous l'avons déjà mentionné, l'État concède à des grandes entreprises privées une conséquente partie du réseau ferroviaire. Le grand programme envisagé de chantiers portuaires attise aussi de telles convoitises. Il y a cependant différents types, voire niveaux, de concessions. Entre la concession totale, d'inspiration anglaise, et les multiples concessions négociées dans le cadre d'une adjudication et de la réalisation de travaux, il existe des différences pour un entrepreneur, notamment vis-à-vis de la stratégie à adopter pour dégager le plus de profit possible. Sans nous attarder sur une classification à ce propos qui, somme toute, dans son caractère hors sol, pourrait s'avérer bien artificielle, il n'est pas inutile de se questionner sur les possibilités que peuvent laisser les négociations. Constatant que certains entrepreneurs ont laissé leur nom dans l'histoire des aménagements, alors que d'autres n'ont pas connu la même glorification, on peut se demander s'il existe un lien entre postérité et contenu des négociations, en s'interrogeant notamment sur la dimension temporelle de diverses stratégies capitalistiques. Nous allons observer deux cas particuliers : celui d'Antonio Gabrielli entrepreneur anglais, adjudicataire du chantier portuaire de Naples finissant assez rapidement sur une rupture et le cas de Luigi Orlando qui se voit attribuer le chantier portuaire de Livourne que ses enfants reprennent après sa mort. Le premier cas sera traité plus longuement afin de faire ressortir les dynamiques de court-terme dans ce qu'elles peuvent avoir d'agitées, alors que le second cas sera abordé plus génériquement et brièvement afin de mettre en

avant comment les concessions ne sont plus une question de détails, de mois, mais accordées pour de longues années.

4.1. Gabrielli : concessions, accusations, compensations

Le 9 juillet 1864, afin de se justifier d'un retard dans les travaux commandés par l'État, Antonio Gabrielli explique qu'il s'agit d'un problème de transport de matériel qu'il attendait d'Angleterre. Il met en avant sa bonne foi, avançant l'idée que son intérêt est identique à celui du gouvernement, qu'il est encore plus motivé que ce dernier pour que la réalisation des travaux se fasse dans les plus brefs délais. Affirmant s'être heurté à l'impossible, notamment pour les conditions d'embarcation des pierres par la mer, il appelle à un effort visant à changer celles-ci.²⁰⁸ Gabrielli semble en fait compter sur la possibilité d'exploiter des carrières supplémentaires, sachant que cela était envisageable depuis l'ajout le 24 octobre 1863 d'un article additionnel à ce propos dans le contrat de base, l'article 19²⁰⁹. Il voudrait que l'ouverture et l'aménagement de ces carrières soient assumées par le gouvernement, l'entreprise ne s'occupant que de leur usage successif²¹⁰. L'idée est donc de profiter des revenus générés par l'exploitation et la livraison des pierres pour le chantier de San Vincenzo sans en payer la charge initiale. Il invite le pouvoir étatique à modifier certains termes du contrat, considérant que les estimations qui ont été faites par les inspecteurs ne sont pas réalistes. La base en serait fautive, le résultat impossible à obtenir pour n'importe lequel des entrepreneurs à moins de travailler à perte²¹¹. Les arguments qu'il transmet ensuite à son avocat, monsieur Galvagno, dans le but d'organiser sa défense et de faire porter ses intérêts au ministère des travaux publics insistent aussi sur les autres difficultés qu'il aurait connues, telles les rebellions ou les arnaques de la *camorra*²¹². Il rajoute :

« In quel disgraziato affare, ho perduto molto denaro ; ma la colpa per certo non è la mia. Passai tutto l'inverno a Napoli per portarvi delle riforme, ma fintanto che non potrò scegliere io stesso i miei lavoratori ed impiegati tutti, ogni riforma sarà impossibile. Nelle nuove provincie la corruzione e l'infingardaggine sono talmente innestate nelle popolazioni, che ci vuole gran tempo per sradicarle ; specialmente quando le autorità locali si prestano ad incoraggiare la loro malvaggine anziché distrurla.

208 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 114, Rimarche di Antonio Gabrielli, Napoli, Luglio 1864.

209 *Id.* 115, L'avvocato Galvagno per l'esponente Gabrielli al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino ottobre 1865.

210 *Id.* 114, Rimarche di Antonio Gabrielli, Napoli luglio 1864.

211 *Id.*

212 Nous y reviendrons dans les chapitres 5 et 6.

Se lo scopo della commissione è quello di obbligarmi ad eseguire alla lettera il mio contratto, anziché di prendere in considerazione le circostanze contrarie contro le quali ho avuto a lottare, e di cercar di agevolare l'esecuzione del mio contratto, in allora sarò oltremodo sacrificato ; ma voglio lusingarmi che la Commissione nel suo rapporto, mi darà campo di giustificarmi ; e conto sulla giustizia del Governo per assistermi anziché insistere su cose impossibili.

Le sarò molto grato, s'ella vorrà sottomettere questa mia difesa al sig. Comm. Bella, ed al Ministro stesso e cercare di farli comprendere che se l'Ispezione non mi dà quelle facilitazioni che ho diritto d'aspettarmi in quell'Impresa, sarò costretto ad abbandonarla, e certo il Governo non troverà alcun'altro Impresario che l'assuma, amenoché i prezzi non vengono di molto aumentati.

Conto passare tra breve a Napoli, per poi ricarmi a Torino.

Spero di trovare in Napoli una sua lettera, per sapere il risultato della mia offerta per l'affare di Brindisi, il quale sento dal Sig. Majneri deve essere portato alla somma di Lire 1 880 000 da eseguire in due anni. »²¹³

Antonio Gabrielli s'occupe du chantier à distance. Il a des vues sur d'autres chantiers, comme sur celui de Brindisi, dont il tient l'information d'un contact de la famille Majneri, composée de juristes et de politiciens et sans doute issue de l'ancienne noblesse lombarde²¹⁴. Mais, en attendant, il espère aussi que celui de Naples pourra être encore négocié à son avantage. Affirmant que cette entreprise est pour lui un drame financier, il demande finalement des compensations. La commission accepte la suppression du rabais d'adjudication sur les prix non indiqués dans le cahier des charges. Elle refuse en revanche de lui payer le transport en bateau à vapeur exécuté entre octobre 1863 et février 1864 : il l'avait semble-t-il déjà touché, payé entre mai et juillet, mais espérait apparemment se faire payer une seconde fois²¹⁵. Le 27 novembre 1864, le ministère des travaux publics tente de faire le point sur les versements effectués en faveur de l'entreprise et regrette la confusion des dispositions prises à cet égard. L'entrepreneur est soupçonné dans la réalisation des travaux d'avoir utilisé diverses ambiguïtés administratives à son profit, notamment concernant les transports de pierre²¹⁶.

213 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 114, Gabrielli al sig. Galvagno, Alessandria 24 luglio 1864.

214 DOTTI Marco, « Godere di credito. Finanza e istituzioni nella costruzione dell'élites lodigiana tra Seicento e Ottocento », in CAFARO Pietro (a cura di), *Ambizioni e reputazioni. Elite nel Lodigiano tra età moderna e contemporanea*, Milano : Franco Angeli, 2013, p. 13 – 46.

215 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 114, Relazione al Ministero dei Lavori Pubblici sul merito delle domande avanzate dall'Impresa del Porto di Napoli e sul modo di definirle e di assodarle in armonia al voto emesso dalla Commissione Tecnica, Napoli 22 settembre 1864.

216 *Id.*, Il Ministero dei lavori pubblici all'Ufficio centrale dei porti e fari di Napoli : reclami dell'impresa, 27 novembre 1864.

Un peu moins d'un an plus tard, Gabrielli se retire du marché et abandonne les travaux pour lesquels il s'était engagé. Par le biais de son avocat, il réclame des indemnités compensatrices de la part du gouvernement pour les préjudices qu'il dit avoir subis. Il considère que le profit qu'il pouvait envisagé n'a pu être réalisé dans la mesure où le gouvernement n'a fourni que la moitié des 3 millions de liras prévues à l'investissement jusqu'en octobre 1885²¹⁷. L'article 63 du contrat est utilisé contre le gouvernement : en cas de suspension des travaux, l'adjudicataire peut toucher mensuellement 4 % de la somme qui resterait à dépenser pour atteindre les trois millions, comme indemnisation des intérêts sur capitaux non employés alors qu'ils auraient dû l'être²¹⁸. L'article 64 également : dans le cas d'une rupture de contrat qui ne serait pas motivée par une mauvaise conduite de l'adjudicataire, la compensation à lui attribuer est de 10 % de la somme qu'il resterait à dépenser pour rejoindre les trois millions, comme compensation de fin de profit²¹⁹. L'avocat Galvagno insiste : si son client n'a pu terminer les travaux, il n'en est en rien responsable. On peut se demander s'il ne s'agit pas d'un moyen de pression afin de négocier un prolongement de contrat avec des clauses plus avantageuses car cela aussi est proposé. Il reste qu'en octobre 1865, le gouvernement ne renouvelle pas l'expérience avec l'entrepreneur anglais²²⁰.

La proposition de Gabrielli est d'ailleurs assez étonnante au premier abord. Ne s'est-il pas continuellement plaint des conditions dans lesquelles il a dû faire les travaux, de la situation napolitaine, des litiges avec l'administration, des tergiversations du gouvernement, de l'immense perte qu'il a subie ? Il est d'ailleurs accusé d'avoir en fait sous-traité les travaux tout en se réservant une grande part du profit. Le 10 novembre, un inspecteur du corps royal du génie civil de Naples, du service technique des ports, plages et phares, écrit au ministre des travaux publics, Stefano Jacini : Gabrielli aurait en grande partie exagéré ses pertes²²¹. Son avocat étant assez réputé, l'inspecteur n'entend pas le contredire du point de vue légal et laisse cela aux juristes que choisirait le ministère pour sa défense, mais il estime qu'il lui revient de parler du chantier.

Les obligations du contrat impliquait la construction d'onze bateaux en plus des neufs consignés à l'entreprise par l'administration, cinq d'une capacité de 80 tonnes et six d'une capacité de 100 tonnes. 192 000 liras avaient été investies pour rénover les bateaux existants, et 251 952,42 liras avaient été payées à l'adjudicataire pour la construction des nouveaux. Selon l'inspecteur, l'entreprise voudrait faire croire qu'elle avait subi de grands préjudices à propos de ces derniers, le coût étant excédentaire à l'investissement prévu dans le contrat. Il affirme pourtant qu'elle a sous-

217 *Id.* 115, L'avvocato Galvagno per l'esponente Gabrielli al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 16 ottobre 1865.

218 *Id.*

219 *Id.*

220 *Id.*, Il prefetto Vigliani al Ministro dei Lavori Pubblici, Napoli 4 novembre 1865.

221 *Id.*, Corpo reale del Genio Civile, Servizio tecnico dei Porti Spiagge e Fari al Ministro dei Lavori Pubblici, Napoli 10 novembre 1865.

traité à moindre prix cette construction²²². Par ailleurs, l'administration n'a même pas demandé à Gabrielli l'amende qu'il aurait dû payer pour le retard concernant les autres bateaux qui lui ont été demandés. L'inspecteur note aussi que pour l'exploitation des nouvelles carrières, il aurait fallu un autre bateau à vapeur et que Gabrielli n'a pas même pensé à utiliser le troisième qu'il possédait, un gracieux bâtiment décoré avec soin, particulièrement équipé, qu'il utilisait pour ses propres excursions estivales à Capri ou à Sorrento, ou pour faire concurrence à d'autres qui offraient un tel service, ce qui n'avait pas été sans provoquer plusieurs plaintes d'armateurs²²³. Cependant, aucun contrat n'obligeait Gabrielli à utiliser ce bateau de loisir et l'usage d'un tel argument par l'inspecteur chargé de surveiller le chantier pourrait donc relever d'une certaine rancœur. On ne peut en savoir le véritable motif mais reste que ce n'est pas la première fois que l'argument de la sous-traitance est utilisé contre l'entrepreneur anglais. L'inspecteur explique que les travaux sont en fait dirigés par un ingénieur dénommé Tafuri. En tant que grand entrepreneur, Gabrielli aurait obtenu le marché public, et il comptait faire profit grâce à cela tout en déléguant à son tour le chantier. Ainsi, selon l'inspecteur, pour les tonnes de grosses pierres extraites de la carrière de Pozzuoli, l'administration avait payé 176 966 liras. Sur cette somme, l'entrepreneur s'était réservé 86 271, 63 liras et en avait données à la sous-traitance réalisant ces travaux la somme de 90 694, 56 liras. Pour les travaux d'aménagement de la même carrière, l'administration avait payé 11 817 liras et l'entrepreneur s'était réservé le bénéfice de 2008,89 liras²²⁴. Suit encore toute une série de calculs grâce auxquels l'inspecteur veut démontrer les bénéfices qu'a pu faire Gabrielli grâce au contrat qu'il a obtenu. Il les estime à 245 085, 55 liras desquels il faut soustraire plusieurs frais qu'il a eu à assumer : assurance, rémunérations, manutention des bateaux. L'estimation tombe donc à près de 180 000 liras²²⁵, soit, pour donner un ordre de grandeur, une centaine d'années de revenus d'un agent administratif employé aux écritures pour l'intendance d'une carrière²²⁶. L'estimation de l'inspecteur est-elle exacte ? Est-ce une exagération dans le but de nuire à Gabrielli ? Mais encore une fois, pourquoi Gabrielli, s'il a connu une telle perte, a-t-il pu vouloir continuer le chantier ? En tout cas, il semblerait bien hasardeux pour un inspecteur de dresser des calculs farfelus en écrivant au responsable d'un ministère duquel il dépend et qui est censé avoir les moyens de vérifier ou faire vérifier ces calculs. Il a cependant une animosité certaine envers Gabrielli. Il désire que celui-ci ne touche pas même ce qu'il réclame comme compensations. Il note ainsi que l'article 12 du contrat permet à l'administration d'augmenter ou de diminuer en proportion la quantité des ouvrages mis en

222 *Id.*

223 *Id.*

224 *Id.*

225 *Id.*

226 Ordre de grandeur déduit à partir de ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 114, La Commissione La barbarava, sul personale dell'amministrazione passato alla impresa Gabrielli, al Ministero dei Lavori Pubblici, Napoli, 22 luglio 1864.

adjudication jusqu'à un tiers, ce qu'elle pourrait faire en revoyant le tout par le bas : les trois millions prévus se réduirait à deux desquels il faudrait soustraire le coût des travaux exécutés jusqu'à la fin du mois d'octobre 1865, 1 738 565 liras. La somme restante ne serait plus que de 261 435 liras et par conséquent, en vue d'une compensation de 10 % de la valeur des travaux restant, il ne resterait à payer à Gabrielli que la somme de 26 143, 50 liras²²⁷. Par ailleurs, il veut également favoriser le sous-traitant de Gabrielli : Tafuri, qu'il présente comme jeune actif, intelligent, honnête, aimant le travail, subordonné aux ordres. Selon l'inspecteur, l'administration devrait traiter directement avec lui. Tafuri louerait un bateau à vapeur à Gabrielli, mais l'État économiserait près de 150 mille liras. Certes, il est moins reconnu que Gabrielli, également bien moins riche, mais plus modeste et plus obéissant.

Défend-il ainsi Tafuri par intérêt ou par simple logique ? On ne peut le savoir. Ce qui est sûr en revanche, c'est qu'il s'oppose violemment à Gabrielli, qui n'est selon ses dires que porté par l'appât du gain et n'a que faire des sentiments de gratitude²²⁸. Il rappelle d'ailleurs plus tôt que l'administration a cédé à l'entrepreneur un personnel nombreux pour une dépense plutôt raisonnable mais qu'il a licencié un grand nombre d'employés.

Par ailleurs, Tafuri n'est pas le seul prêt à négocier un contrat avec l'État pour reprendre les travaux initiés par Gabrielli. L'entrepreneur anglais a tenté de faire pression sur l'administration afin d'obtenir un contrat plus avantageux, mettant en avant les dites pertes et préjudices causés par le précédent, mais une fois le contrat rompu, un autre entrepreneur comme Giovanni Pastore se propose pour reprendre les travaux avec les anciennes conditions de Gabrielli²²⁹.

Pour le Conseil d'État, Gabrielli n'ayant pas respecté toutes les clauses du contrat, toute la caution ne peut lui être rendue. La moitié restituée en rente de dette publique est donc jugée comme suffisante. Par contre, une faute administrative est relevée et concerne l'ouverture des deux carrières supplémentaires : théoriquement validée, elle n'a pas été effective, les modalités n'ayant pas été à ce propos assez définies. Or, il faut éviter la sentence juridique, toujours un peu incertaine, et il est donc préconisé de proposer à Gabrielli 150 000 liras de compensation²³⁰. Le Conseil d'État a bien compris par quel biais Gabrielli peut attaquer le gouvernement, celui des deux carrières, et Gabrielli n'hésite d'ailleurs pas à le faire, même si la résolution de ce conflit juridique reste floue²³¹.

L'instabilité des règles contractuelles formelles, la fragilité des normes fixées, leur renégociations permanente dans la pratique, la confusion qui peut régner autour de travaux sont tout autant

²²⁷ ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 115, Corpo reale del Genio Civile, Servizio tecnico dei Porti Spiagge e Fari al Ministro dei Lavori Pubblici, Napoli 10 novembre 1865.

²²⁸ *Id.*

²²⁹ *Id.*, Giovanni Pastore al Prefetto della Provincia di Napoli, Napoli 20 settembre 1865.

²³⁰ *Id.*, Consiglio di Stato, sezione dell'interno, adunanza del 23 dicembre 1865.

²³¹ *Id.*, Atto di citazione in via sommaria a mente degli articoli 389 [...] del Codice di Procedura Civile, et 10 della legge sul Contenzioso amministrativo del 20 marzo 1865, Florence 9 janvier 1866.

d'éléments qui peuvent donner des armes à un entrepreneur pour attaquer l'État. Dans le cas de Gabrielli, il a pu exagérer ses pertes, chercher ainsi à obtenir de meilleures conditions durant le contrat, mais il a aussi pu chercher à obtenir son prolongement dans un cadre plus avantageux, ce que le gouvernement a évité.

Si l'histoire de Gabrielli dans le grand chantier portuaire napolitain ne semble donc être concluante de son point de vue, la possibilité qu'il a pu faire quelques profits grâce à un tel marché, aussi court a-t-il été, est bien probable. Cette histoire n'est pas unique en son genre, mais elle n'est en rien le seul modèle possible. Certains contrats publics, à l'inverse, sont faits pour durer, tels par exemple ceux du chantier de Livourne qui vont faire une part du prestige de la famille Orlando.

4.2. Orlando : une dynastie capitaliste proche de l'État

Giuseppe Orlando est originaire de Syracuse, mais vit ensuite à Palerme. Propriétaire foncier, il détient aussi une entreprise mécanique. Dans les années 1850, le gouvernement du royaume de Sardaigne attribue à son fils aîné, Luigi, le curage des bassins portuaires de l'île de Sardaigne. Ingénieur au parcours assez original, adhérant peu après sa création, dans les années 1830, à la *Giovine Italia* fondée par Mazzini, et suivi par ces jeunes frères dans ce parcours politique, Luigi Orlando est, avec son cadet Giuseppe, particulièrement enthousiaste de la possible révolution italienne, ce qui le pousse à fuir en Ligurie à la suite des événements de 1848-1849. Dans le nord, il développe son activité industrielle. Il apporte son soutien à Carlo Pisacane, révolutionnaire, patriote, inspiré du socialisme libertaire, lorsque celui-ci tente une expédition en 1857 dans le royaume des Deux-Siciles dans laquelle il périt. La préfecture de Gênes prépare l'expulsion des frères Orlando mais le gouvernement bloque celle-ci au nom des services qu'ils rendent au pays en tant qu'entrepreneurs²³². Luigi se voit confier la tête de la grande société mécanique de l'Ansaldo en 1859²³³. À la fois proche de Mazzini et proche de Cavour, ami du financier Giuseppe Natoli, baron sicilien devenu plusieurs fois ministre dans les années 1860²³⁴, Luigi obtient de nombreux contrats publics dont le grand chantier portuaire de Livourne à l'aube de l'Unité.

Il est intéressant ici de ne pas se limiter à la première décennie post-unitaire, mais justement de voir comment, à l'inverse du cas Gabrielli, un chantier portuaire, puis chantier naval, se lie intimement au nom de famille Orlando. Le 31 août 1865, une convention est signée entre Luigi Orlando et le gouvernement, représenté par le ministre des finances, Quinti Sella, et le ministre de la marine, Diego Angioletti. Elle est approuvée par une loi du 17 mai 1866. Le chantier San Rocco

²³² DORIA Giorgio, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Prima guerra mondiale*, Milano : Giuffrè, 1969, p. 139-140.

²³³ Voir DEWERPE (2017).

²³⁴ DORIA (1969), p. 139-140.

est concédé à Orlando pour trente ans²³⁵. Cette concession est sujette à plusieurs extensions entre 1873 et 1885²³⁶. En 1887, comme pour s'assurer de l'avenir, alors même que la concession initiale n'est pas censée être finie, l'entrepreneur Orlando, par le biais de l'avocat Rignano, demande un prolongement de trente ans, soumis au parlement et confirmé par une loi, comme ce qui avait été fait pour la première concession²³⁷. Un contrat de 1888 permet ce prolongement jusqu'en 1925 intégrant l'usufruit d'édifices domaniaux²³⁸.

Le 14 juin 1896, Luigi Orlando meurt. Son testament, datant du 1^{er} mars 1895, désigne ses fils comme héritiers. L'héritage comprend alors le marché public portuaire et son prolongement. Ainsi, le contrat public ne finit pas avec la mort du véritable adjudicataire, mais peut se transmettre de père en fils, assurant le prolongement dynastique du marché capitalistique passé avec l'État. Le 7 février 1897, les deux fils Orlando forment une société commerciale pour poursuivre l'industrie du père²³⁹.

Toutes ces informations sont ici tirées du fond privé Orlando disponible à l'*Archivio di Stato*, notamment dans un document datant de 1899 alors qu'un litige judiciaire oppose les deux fils à l'« *Ufficio del registro* », l'administration fiscale, de Livourne, à propos des droits de transmission. Il est à noter que le document présent à un tel propos dans le fond Orlando soit le document de la défense des frères Orlando signé par quatre avocats : Achille Pucci, Nicolo Gallo, Dario Cassuto et Giuliano Pucci²⁴⁰. Si ce document ne nous empêche pas de prendre connaissance de certains éléments du litige, il nous donne en revanche sur celui-ci une vision bien partielle. L'administration fiscale demande une estimation de la valeur des biens immobiliers situés à Palerme et à Syracuse que refusent les fils Orlando, se montrant indignés par une telle requête. Ils refusent aussi l'estimation de la valeur des machines industrielles Orlando, au même titre que les fabriques et autres constructions immobilières servant à la production. L'argument que les avocats utilisent est alors intéressant car il relève directement d'un conflit sur la définition même de ce qu'est une concession. Pour l'administration, les frères Orlando tirant revenus de ces moyens de production concédés par l'État pour un temps particulièrement long mais hérités par leur père, il n'est pas déplacé de les soumettre à une taxe de succession. Pour les entrepreneurs, rien n'est à payer sur ce qu'ils désignent comme une simple « *ragion di credito* ». S'ils jouissent de l'usage exclusif des structures durant le contrat de location qu'ils ont avec l'État, ils ne peuvent être considérés comme propriétaires de ces structures, car ils ne le seront point une fois le contrat d'usage clos. Dans cette

235 *Archivio di Stato di Livorno* (ensuite ASL) CNLO 5M2-3, Lettera dell'avvocato Rignano, Livorno 19 ottobre 1887.

236 *Id.* 3MB, Comparsa conclusionale dei sigg. Fratelli Orlando contro l'Ufficio del Registro di Livorno, Livorno : Stab. Tip. S. Belforte EC., 1899.

237 *Id.* CNLO 5M2-3, Lettera dell'avvocato Rignano, Livorno 19 ottobre 1887.

238 *Id.* 3MB, Comparsa conclusionale dei sigg. Fratelli Orlando contro l'Ufficio del Registro di Livorno, Livorno : Stab. Tip. S. Belforte EC., 1899.

239 *Id.*

240 *Id.*

logique, ils y gagnent conséquemment car tout en pouvant retirer les fruits de la concession, celle-ci est exempte de taxes et il faut attendre 1925 pour que les profits réalisés pendant le contrat puissent être évalués²⁴¹. Il s'agit d'un document de défense juridique et il n'indique donc pas la façon dont se finit le litige mais il est assez probable que les frères Orlando aient le dernier mot, leur principal argument étant difficilement attaquable : Luigi Orlando n'a jamais été propriétaire des chantiers Orlando, il s'agit bien d'une concession, donc d'une forme de location. Il y a semble-t-il un angle mort législatif sur une telle question dans lequel s'engouffre la défense avec brio. La vraie question que cela pose est en fait la suivante : dans quelle mesure un marché public conclu entre l'État et un entrepreneur peut-il devenir aussi facilement un bien héritable ? C'est en vérité quelque chose d'assez courant et même réglementaire. Ainsi, pour ne donner qu'un exemple, déjà en 1876 pour un autre cas, celui du nouveau port de Reggio de Calabre, il est indiqué dans le cahier des charges que l'adjudicataire doit présenter dans son offre un successeur dans le marché dans le cas où il viendrait à mourir²⁴². Il reste législativement qu'hériter d'une concession ne peut en effet pas être considéré comme hériter d'une propriété, aussi lucrative et longue soit cette concession.

Le nom d'Orlando est resté lié au port de Livourne, même après la mort de Giuseppe en 1926, tout comme il y a encore au XX^e siècle des Orlando pour faire de la politique. Dans les années 1920, alors que le quart du capital actionnarial italien est orienté dans le développement du secteur électrique, la famille Orlando est une famille importante de créanciers, notamment à la tête, entre autres, de la *Generale Italiana Metallurgica* qui a un grand rôle actionnarial notamment par le biais des sociétés financières Bastogi et Centrale²⁴³. Le *Gruppo Orlando*, consortium d'entreprises industrielles, existe encore aujourd'hui. Il n'est dès lors pas exagéré d'affirmer qu'une grande puissance capitaliste italienne est née en grande partie grâce aux marchés publics, donc grâce aux concessions faites par l'État.

Ces deux histoires nous révèlent qu'on peut profiter de marchés publics avec des stratégies temporelles différentes, n'ayant pas la même teneur et ne visant pas la même ambition. Dans nos cas, il y a d'un côté la stratégie qui consiste à tenter de gagner sur des concessions de circonstance, par des renégociations rapides, par une forme d'instabilité, celle qui consiste à jouer sur quelques

²⁴¹ *Id.*

²⁴² ACS Ministero dei Lavori Pubblici Port e fari 683, Capitolato di appalto pel porto in escavazione a Reggio di Calabria, Reggio : Stamperia Siclari, 1876.

²⁴³ ARMATORI Franco, « La grande impresa », *Storia d'Italia. L'industria. 22. Impreditori e imprese*, Torino : Einaudi, 1999, p. 689-753.

inconsistances et brouillons administratifs, de l'autre celle qui consiste à s'implanter plus durablement grâce à des concessions de longue durée, par des négociations solides, une forme de stabilité, celle qui consiste à doubler l'administration et à rassurer l'État, pourrait-on dire, visant à prendre une place durable dans le nouveau marché national. Il n'est pas étonnant que dans le premier cas, l'entrepreneur Gabrielli soit étranger, qu'il veuille finalement faire profit sur un grand programme lié à la construction rapide de l'État unitaire mais en s'occupant du marché à distance, en voulant le garder tout en s'en lamentant, et que dans le second, l'entrepreneur Orlando, soit italien, engagé dans la politique unitaire, et laisse inscrire son nom dans l'histoire du port en question. Nous avons là deux stratégies capitalistiques différentes dans leur rapport à la durée. Il est aussi notable que l'État italien n'ait pas la même prédisposition avec Gabrielli qu'avec Orlando, motivé notamment par l'optique de développer la force de capitalistes nationaux contre celle de capitalistes étrangers dans un contexte de grande concurrence internationale. On ne peut extraire l'histoire nationale italienne du jeu économique mondialisé dans lequel elle s'inscrit, un jeu compétitif, avec ses tensions et ses connexions, dans lequel chaque État-nation cherche aussi sa propre stabilité sociale interne.

CHAPITRE 5

Aménagement et ordre public

Le 20 novembre 1847, un billet royal notifiait l'unification formelle sous domination de l'État savoyard, la fusion censée instaurer une plus grande égalité entre les différents territoires du royaume, Piémont, Ligurie et Sardaigne²⁴⁴, et également impulsée en vue de développer l'activité entrepreneuriale²⁴⁵. Comme au XVIII^e siècle, l'idée est de développer le commerce et cela passe notamment par la réalisation de travaux portuaires. Dans les années 1850, un grand nombre d'appels d'offre à ce propos sont publiés concernant l'île de Sardaigne²⁴⁶. C'était loin d'être la seule activité soumise aux marchés publics. En juin 1852, par exemple, s'était formée à Turin une société anonyme dans le but d'obtenir la concession des salines de Sardaigne, approuvée par décret royal le 1^{er} août de la même année, sur le conseil du ministre des finances. Cette société portait le simple nom de « compagnie des salines de Sardaigne ». Elle avait un fond social de 600 000 livres neuves de Piémont divisées en 60 actions de 10 000 livres chacune. Les fondateurs de la société étaient Jean-Pierre Pescatore et Adolphe Chappon, un homme d'affaires luxembourgeois et un négociant marseillais²⁴⁷. Cela n'est pas sans faire penser à la société anonyme qui se forme après l'Unité, également à Turin, afin de prendre le marché public du nouveau port sicilien de Catane, la *Sartori* devenue suite à sa liquidation la *Società per il nuovo porto di Catania*, au début des années 1880²⁴⁸, société par actions liée à la *Società Italiana di Lavori Pubblici* qui a pour président du conseil d'administration l'ingénieur, député, puis sénateur, Giuseppe Bella²⁴⁹. Il y a donc pour des entrepreneurs du nord des marchés à prendre d'abord sur l'île de Sardaigne puis, après l'unification, dans l'ensemble du *mezzogiorno*. C'est semble-t-il le genre d'opportunités que peut ouvrir la formation d'un nouveau marché national. D'un autre côté, il est notable que sur l'île de Sardaigne

244 INSOLERA Italo, « L'urbanistica », *Storia d'Italia. I documenti 15. Castelli, villaggi e città*, Torino : Einaudi, 1973, p. 425-486.

245 PLAISANT Luisa Maria, « Le radici dell'autonomismo moderno », in BRIGAGLIA Manlio, MASTINO Attilio, ORTU Gian Giacomo *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari : Laterza, 2006, p. 60-73.

246 ASG Prefettura sarda 198.

247 *Id.*, Acte de constitution d'une société anonyme sous la dénomination de Compagnie des salines de Sardaigne par la maison de commerce de Paris, J.P. Pescatore et A. Chapon, Genova 1852.

248 Archivio di Stato di Catania Seria I 443 et 444.

249 Archivio di Stato di Torino (sezione Riunite) Atti di Società v.1 Fasc. 17.

plusieurs lois d'exception furent appliquées dans les années 1850, divers états de siège. À la suite de l'Unité, il en est de même pour l'Italie méridionale. Il est alors intéressant de se demander dans quelle mesure la Sardaigne a pu constituer avant l'unification pour le pouvoir piémontais une sorte de laboratoire dans lequel ont été expérimentées diverses politiques ensuite appliquées à l'ex-Royaume des Deux-Siciles, tout en considérant qu'il peut exister de fait des formes de décalages temporels. Il s'agit aussi de mêler ce questionnement à une certaine approche de la dialectique pouvant exister entre dynamiques répressives, processus de légitimation étatique et perspectives entrepreneuriales. Pour traiter cela, nous allons prendre plusieurs cas. Après l'étude d'un conflit au parlement du royaume de Sardaigne sur l'état de siège déclaré à Oschiri en 1854 à la suite de l'assassinat d'un ingénieur, nous verrons comment à l'aube de l'Unité, le « nouvel » État a pu chercher à se légitimer à travers une exaltation de ces projets d'aménagement avant de voir comment il est possible pour un entrepreneur en travaux publics de bénéficier des profits de la répression, et quelles contradictions ont pu se poser entre les principes de la liberté d'industrie et les prérogatives d'ordre public.

5.1. Le laboratoire sarde : l'état de siège à Oschiri, un débat au parlement

En mars 1854, à Oschiri, dans le nord de l'île de Sardaigne, l'ingénieur Giovanni Camoni est assassiné à coups de fusil. Victor Emmanuel II de Savoie déclenche le 9 avril l'état de siège dans la ville, qui dure jusqu'au 19 juillet : le gouvernement envoie sur place carabiniers et militaires. Le poids de la dépense pour les maintenir doit être supporté, au moins provisoirement par la commune, le temps que le responsable soit retrouvé et puni. L'histoire provoque de vives polémiques. Rattazzi, alors ministre de l'intérieur, interpellé deux jours plus tôt à ce propos, s'exprime à la chambre des députés lors de la séance du 18 février 1856 :

« Nessuno ignora che, trattandosi dell'alloggio che si dà ai carabinieri, le spese ricadono appunto a carico del luogo ove essi sono mandati, e che del pari, quando si tratta dell'alloggio alle truppe che sono solo per a tempo di passaggio, senza dimora fissa, viene somministrato dalla città o dai comuni dove passano.

Ma vi era una ragione di più, perchè si dovesse questa spesa provvisoriamente mettere a carico del comune di Oschiri, ed è che la spedizione delle truppe era stata fatta nell'interesse stesso di Oschiri : imperocchè era impossibile che gli agenti stradali, gli impiegati del Genio civile e gli impresari potessero essere tranquilli, e rimanersi colà, salvochè fossero stati assistiti da una forza maggiore.

Dunque è evidente che intanto il comune doveva fare fronte a quelle spese. Del resto, se non fossero state soddisfatte dal medesimo, avrebbe dovuto sopportarle lo Stato. Ma ben si sa che non vi è sul bilancio stanziata alcuna somma per questo oggetto ; nè io ho creduto o credo che la Camera voglia provvedere questi fondi riguardanti interessi che non sono generali dello Stato. »²⁵⁰

Pour le député sarde Giorgio Asproni, mazziniste aux tendances fédéralistes²⁵¹, l'argumentation du ministre ne tient pas. La ville d'Oschiri doit-elle être punie par deux fois, subissant en plus de la honte tous les dommages provoqués par le fait en question ? La honte, elle l'a selon lui vécue suite au drame : elle fut alors désignée comme un « *nido di barbari* », comme un pays qui ne voulait pas du progrès, qui refusait la civilisation et ses routes.

« Falsa imputazione che Oschiri più di qualunque altro comune della Sardegna aveva diritto di respingere ; perchè il signor ministro non poteva ignorare che Oschiri fu fra i primi villaggi che diede l'esempio di chiudersi tutti i terreni comunali in Sardegna, e di promuovere selciati e opere stradali, si nell'interno dell'abitato, che nei suoi dintorni. [...]

Diceva [il ministro] che lo stato d'assedio era necessario, perchè nè impiegati del Genio, che malvolentieri si vedevano destinati a dirigere quei lavori, abbiano fatte queste osservazioni ; ma io mi ricordo che l'impresario stesso della strada aveva protestato solennemente contro l'ordine di sospensione dei lavori dato dal signor ministro dei lavori pubblici, dopo la morte inflitta in Oschiri al compianto ingegnere Camoni, e che lo stesso impresario aveva dichiarato che domanderebbe una indennità per la sospensione dei lavori, dacchè egli, l'impresario, diceva di non avere difficoltà a continuarli, e di non avere mai avuto motivo di dolersi degli oschiresi.²⁵²

Pour Asproni, il s'agit de la punition de toute une commune pour un crime, ce qui revient à punir l'ensemble des habitants pour un meurtre dont ils ne sont pas responsables, d'autant qu'Oschiri a déjà donné des exemples de modernité et que l'entrepreneur lui-même n'a pas demandé l'interruption des travaux. À ses yeux, il n'y a donc aucune raison convenable de dénigrer et de

250 Atti parlamentari (Regno di Sardegna) – Tornata del 18 febbraio 1856.

251 PLAISANT (2006).

252 *Id.* Trad. : « « Fausse imputation qu'Oschiri plus que n'importe quelle autre commune de Sardaigne avait droit de rejeter ; parce que monsieur le ministre ne pouvait ignorer qu'Oschiri fut parmi les premiers villages à donner l'exemple de la fermeture des terrains communaux en Sardaigne et de la promotion des pavés et des ouvrages routiers, autant à l'intérieur de l'agglomération que dans ses alentours. [...] Le ministre disait que l'état de siège était nécessaire, [...] mais moi je me rappelle que l'entrepreneur même de la route avait protesté solennellement contre l'ordre de suspension des travaux donné par monsieur le ministre des travaux publics après la mort infligée à Oschiri au regretté ingénieur Camoni, et que le même entrepreneur avait déclaré qu'il demanderait une indemnité en cas de suspension des travaux, puisque celui-ci, l'entrepreneur, disait n'avoir aucune difficulté à les continuer et n'avoir jamais eu motivation à se plaindre des habitants d'Oschiri. »

faire payer Oschiri. Cela rappelait « *i tempi del più feroce dispotismo, nei quali, quando si consumava un crimine, il comune, sul cui territorio erasi commesso, era condannato a tutte le spese, a meno che non sapesse indicare l'autore del reato* »²⁵³ : selon lui, une telle mesure ne pouvait être conciliable avec le régime de liberté, avec un Gouvernement qui croit mériter le nom de « *civile* »²⁵⁴. Ce type de punition collective rappelle en effet le principe d'une certaine justice d'« ancien régime ». Rattazzi oppose une nouvelle fois l'argument selon lequel cet état de siège relève de l'intérêt particulier de la commune et non de l'intérêt général, les frais de troupe ne doivent donc pas être couverts par l'État. Nous avons donc deux orateurs jouant sur le même registre de l'opposition particulier / général tout en s'opposant : Asproni refuse la punition générale comme conséquence d'un crime particulier, Rattazzi refuse la prise en charge générale par l'État d'un état de siège qui ne profiterait qu'à Oschiri. Il évoque par ailleurs deux lettres anonymes de menace envoyées à des employés et qu'il se propose de lire devant la Chambre – ce à quoi les députés se refusent. Il n'en faut pas moins pour qu'Asproni rejette tout l'intérêt que peuvent représenter de telles lettres. Pour lui, un gouvernement ne doit pas en tenir compte. On ne sait jamais qui les a vraiment écrites et il serait même envisageable qu'elles le soient par ceux-là même qui veulent l'inutile proclamation de l'état de siège. Il mentionne, sans en donner les preuves, des préparatifs secrets à l'état de siège mais affirme que le temps viendra où l'histoire dévoilera de tels mystères²⁵⁵. La suspicion de basses manœuvres semble avoir cours en ce qui concerne la Sardaigne, notamment depuis la proclamation de l'état de siège en 1852 à Sassari. À ce propos, le parlementaire Lorenzo Valerio, déclare que cet état de siège avait été fait sur la base de fausses allégations promues notamment par le général La Marmora : un officier de l'armée aurait soit-disant été assassiné par un officier local de la garde nationale, mais une fois le procès initié, il se serait avéré qu'il n'y avait aucune preuve concernant un tel fait et que ce dernier n'avait d'ailleurs sans doute jamais eu lieu²⁵⁶.

Quant à Riccardo Sineo, qui a précédé très brièvement Rattazzi au poste de ministre de l'intérieur du royaume de Sardaigne, entre 1848 et 1849, avant de devenir ministre de la grâce, de la justice et des affaires ecclésiastiques, il considère alors en tant que député que l'état de siège d'Oschiri est assez représentatif d'une certaine manière de gouverner. De la tranquille et pacifique ville de Turin, on a donné à un simple lieutenant de carabiniers tous les pouvoirs exceptionnels pour un état de siège miniature, non contre toute l'île de Sardaigne, mais contre une petite ville de 3000 habitants.

253 *Id.*, Trad. : « les temps les plus féroces du despotisme durant lesquels quand était commis un crime, la commune où il avait lieu était condamnée à toutes les dépenses, à moins qu'elles sachent en indiquer l'auteur. »

254 *Id.*

255 *Id.*

256 *Id.*

« Che lo stato d'assedio non sia altro che lo stato di guerra, si è già dimostrato in occasione dello stato d'assedio di Sassari, né si è potuto contrastare. Esso non è descritto nelle nostre leggi ; è la sospensione di queste, è lo stato di guerra di cittadini contro cittadini, o del Governo contro un numero di cittadini che si ribellarono alla forza pubblica legittimamente operante ; nè altrimenti si può concepire.

Lo stato d'assedio così definito non si comprende che si possa dichiarare contro una popolazione di 3000 abitanti in uno Stato di 4 o 5 milioni. Quando vi sono colpevoli si puniscano ; vi è la forza armata per questo fine, senza il bisogno di dichiarare la guerra ; vi è la forza armata per far osequire le leggi, che sono precisamente il contrario dello stato d'assedio. »²⁵⁷

Pour Sineo, la déclaration d'un état de siège est assimilable à un état de guerre civile ou d'une guerre du gouvernement contre une partie de la population. Le déclarer contre une seule commune relève d'une politique incompréhensible. De plus, à l'inverse de Rattazzi, il considère une telle mesure comme contraire à la loi, comme étant la suspension des lois et non pas comme une mesure législative. Pourquoi faire ainsi avec l'île de Sardaigne ? Cet usage trop fréquent de manœuvres autoritaires est aussi ensuite dénoncé par Asproni. Les mesures extraordinaires ont permis bien des excès et ont semble-t-il servi de prétexte pour faire taire toute voix d'opposition sur le territoire. Pourquoi l'état de siège, financé par la commune, n'a-t-il d'ailleurs pas été déclaré dans une ville comme Turin alors qu'il y avait là aussi des assassinats, insiste-t-il ? Le député Carlo De Viry renchérit, en français, sur les mesures extraordinaires :

« Je dis franchement à la Chambre que je n'aime pas les mesures exceptionnelles, et que je repousserai sans cesse, autant qu'il dépendra de moi, les mesures extraordinaires, qui ont toujours quelque chose d'odieux et d'arbitraire. Si lorsqu'il a mis en état de siège le village d'Oschiri, le Ministère se fût présenté à la Chambre en demandant une loi à cet effet, au lieu de le faire par un simple décret, je crois que nous aurions évité toutes les discussions irritantes qui ont eu lieu aujourd'hui.

257 *Id.* Trad. : « Que l'état de siège ne soit rien d'autre que l'état de guerre s'est déjà démontré à l'occasion de l'état de siège de Sassari, et n'a pu être contesté. Il n'est pas décrit dans nos lois ; il est la suspension de celles-ci, c'est l'état de guerre de citoyens contre d'autres citoyens, ou du Gouvernement contre un grand nombre de citoyens qui se rebellent contre la force publique opérant légitimement ; on ne peut le concevoir autrement. L'état de siège ainsi défini, on ne peut comprendre que l'on puisse la déclarer contre une population de 3000 habitants dans un État qui en compte 4 à 5 millions. Quand il y a des coupables, on les punit. Il y a la force armée destinée à cette fin, sans qu'on ait besoin de déclarer la guerre. Il y a la force armée pour faire exécuter les lois, qui sont précisément le contraire de l'état de siège. »

Il est déplorable de voir provoquer, par un simple décret, des mesures aussi graves que celle dont il s'agit. Priver toute une population des bienfaits de la loi commune, est-ce donc si peu de choses qu'on puisse le faire de la sorte, je me permettrai même de dire, aussi légèrement ? »²⁵⁸

Le ministre Rattazzi rappelle pour sa défense que l'état de siège ne peut être autorisé que par la force de la loi : il n'est pas la suspension de la loi mais une forme d'application de celle-ci. Ce à quoi Sineo répond : « *Lo stato d'assedio non è in esso un'illegalità, non è esso una sospensione delle franchigie costituzionali ? Che cosa dunque vuol dire questa parola se non significa tutto ciò ?* » Quant à l'idée avancée par De Viry, celle de proposer une loi permettant d'encadrer l'état de siège, elle lui semble assez absurde : cela consisterait à faire rentrer dans le cadre de la loi commune la possible suspension de la loi.

*« La legge sullo stato d'assedio è la legge che vieta lo stato d'assedio ; lo Statuto, il Codice penale, sono la legge sullo stato d'assedio. Lo stato d'assedio trae la sua ragione d'essere dalle circostanze ; esiste di fatto quando si tratta di opporre la forza alla forza, quando vi è ribellione, sovvertimento degli ordini costituzionali ; è impossibile far leggi su queste emergenze ; sono cose talmente deplorabili che non si debbono neanche prevedere. »*²⁵⁹

La question de la prise en charge de l'état de siège par la commune ou l'État est finalement devenue celle plus large de l'usage même de l'état de siège. Mais aucun vote n'a été prévu pour une question aussi large et la Chambre doit donc finir par voter et approuver la soumission au ministère de la pétition faite par quatorze députés de l'île afin que les dépenses soient remboursées à la commune d'Oschiri. Il faudrait pousser la recherche un peu plus loin pour savoir si l'auteur du crime a été retrouvé, et dans tous les cas si Oschiri a été remboursée, mais n'ayant pas retrouvé de traces dans les archives parlementaires à ce propos, il est probable que tel n'est pas le cas.

Plusieurs années plus tard, en 1863, la manière dont le pouvoir piémontais a traité l'île de Sardaigne dans les années 1850 est envisagée plus globalement par les démocrates mazzinistes : il ne faudrait pas, à l'aube de l'Unité, que le pouvoir piémontais se comporte avec l'ensemble du Mezzogiorno comme il s'est comporté avec la Sardaigne, voie qu'il semble alors prendre. On peut lire à propos du cas d'Oschiri, dans le journal d'influence mazziniste *Il dovere* publié hebdomadairement à Gênes par Federico Campanella, :

258 *Id.*

259 *Id.* Trad. : « La loi sur l'état de siège, c'est la loi qui interdit l'état de siège : le *Statuto*, le Code pénal, sont la loi sur l'état de siège. L'état de siège tire sa raison d'être des circonstances. Il existe de fait quand il s'agit d'opposer la force à la force, quand il y a rébellion, subversion des ordres constitutionnels. Il est impossible de faire des lois pour de telles urgences. Ce sont des choses tellement déplorables qu'elles ne doivent pas même être prévues. »

« Eppure il ministro Rattazzi nella relazione colla quale propose alla sanzione sovrana lo stato d'assedio nell'aprile del 1855, calunniava gli Oschiresi ed i Sardi, come avversi alle strade, e come selvaggi ai quali era necessario imporre la civiltà colla forza. Quell'insulto scosse tutta la Sardegna. La deputazione insulare, quasi unanime, non escluso l'attuale ministro Cugia, firmò una protesta al Consiglio dei Ministri, pubblicata per le stampe. Essa ebbe l'efficacia di rivendicare l'onore della patria oltraggiata, e di por fine alla libidine degli stati d'assedio. L'omicidio Camoni restò un mistero come le pugnalazioni di Palermo.

Nel Parlamento subalpino in ogni sessione, sino alla nausea, si parlava della mancanza di pubblica sicurezza in Sardegna, si narravano fatti da rabbrivire, s'imploravano provvedimenti; ed i beati fratelli continentali o ridevano, o sbadigliavano, od interrompevano con riso ironico cogli oh oh! od uscivano dalla Camera brontolando sarcasmi. Né fu desiderato fra gli aventi maggior fama di amore italiano e democratico, l'uomo che osasse dire cinicamente: "Vendiamo questa maledetta Sardegna, e paghiamo i debiti".»²⁶⁰

Le rédacteur dénonce le traitement des Sardes en parias, et l'impopularité que connaissait la cause de la Sardaigne dans le Piémont des années 1850. Cela est sans doute dû, selon lui, aux souvenirs de 1794, quand les Piémontais ont été chassés de l'île en révolution. Son idéologie pro-unitaire et progressiste le pousse tout de même à souligner les bienfaits que l'Unité peut apporter, mais les autorités piémontaises sont accusées de gouverner injustement et despotiquement, et de ne point voir les dangers que font peser un système répressif inégalitaire sur la légitimation du nouvel État unitaire qui tente dans le même temps sur le plan symbolique de se présenter comme un grand progrès.

5.2. Se légitimer par des travaux portuaires ? Bosa, une fête pour un port

Vittorio Angius, dans les années 1830, note que les habitants de Bosa, en plus de faire de la bonne huile et du bon vin blanc, *malvasia*, sont un des peuples sardes les plus industriels, laborieux,

²⁶⁰ Il dovere, anno I n°20, Genova sabato 22 agosto 1863. Trad. : « le ministre Rattazzi dans l'exposé par lequel il proposa à la souveraine sanction l'état de siège en avril 1855, calomniait les habitants d'Oschiri et les Sardes, les présentant comme des adversaires des routes, comme des sauvages auxquels il était nécessaire d'imposer la civilisation par la force. Cette insulte choqua toute la Sardaigne. La députation insulaire, presque unanime, y compris l'actuel ministre Cugia, signa un acte de protestation au Conseil des Ministres, publié par presse. Elle eut la qualité de revendiquer l'honneur de la patrie outragée, et de mettre fin à la convoitise des états de siège. L'homicide Camoni resta un mystère au même titre que les meurtres au couteau de Palermo. Au parlement subalpin, à chaque session, jusqu'à la nausée, on parlait du manque de sécurité publique en Sardaigne, on narrait des faits à en frémir, on implorait des mesures. Et les frères continentaux béats riaient ou baillaient, ou interrompaient avec un rire ironique, avec les oh oh !, ou sortaient de la Chambre grognant quelques sarcasmes. Il ne se fit désirer, parmi ceux ayant plus grande renommée d'amour italien et démocratique, l'homme qui osa dire cyniquement : "Vendons cette maudite Sardaigne et payons les dettes".»

commerçants et pacifiques. Leur religiosité est particulièrement notable et se manifeste notamment par la coutume de chanter publiquement le *Rosario*, le Rosaire, et les nombreuses fêtes religieuses qui se tiennent en cette ville²⁶¹. La promulgation de la loi pour la formation du port est aussi prétexte en 1863 à une fête publique de trois jours dans la ville, les 5, 6 et 7 juillet, organisée par la municipalité et permettant de mettre en avant le soi-disant amour de ses habitants pour les ministres Menabrea et Cugia, présentés comme de vénérables bienfaiteurs²⁶². Le conseil communal délibère le 28 avril à propos de la dépense extraordinaire de 1500 livres prévue pour cette fête, présentant le projet comme levier du « *risorgimento* » et de la « *felicità* » de la population et la célébration comme émanant d'un « *voto unanime popolare* »²⁶³.

À la suite de la fête, un opuscule est publié en guise de compte-rendu. Sans doute enjoliveur, l'objectif est de présenter les célébrations comme un véritable succès populaire, de mettre en scène le soutien de la population de Bosa au projet portuaire pour lequel la commune s'endette et les biens communaux sont dilapidés²⁶⁴. Projet qui, malgré ces efforts, n'aboutira pourtant pas. Le compte-rendu ne peut donc servir à vérifier pleinement la véracité de l'enthousiasme populaire. Constituant la seule source que nous avons à ce propos, il n'est tout de même pas inutile de l'utiliser, tout en prenant en compte le but dans lequel il a été rédigé. L'auteur est le chanoine et ancien député Salvatore Angelo De-Castro. Il insiste : fenêtres, balcons, des drapeaux tricolores ont été hissés. Cette fête est présentée comme un ode à l'Unité italienne et au gouvernement central. Des célébrations religieuses sont également de la partie, notamment pour la vierge de Carmelo. La commune a fait venir les musiciens de l'orchestre national de Sassari. Si elle a assumé une grande part de la dépense, l'Église a également contribué. Rites, cérémonies d'acclamation au roi, au parlement, à la municipalité, courses de chevaux dans la grande rue, musique, coups de feu tirés en l'air. Salvatore Angelo De-Castro fait mention d'une autre inscription dictée par le professeur Giovanni Vincenzo Ferralis et qu'il considère comme particulièrement profonde :

« *Alla Scienza. Che. Divenuta il sostegno. Del commercio. E d'ogni altra industria. Accrebbe il benessere. Della società attuale. Al Governo. E al Parlamento nazionale. Che da essa illuminati. Schiusero al paese la via. Della prosperità. Coll'auspicata legge del porto. La gioventù studiosa. Della scuole elementari maschili. Lieta d'un migliore avvenire. Applaude.* »²⁶⁵

261 ANGIUS Vittorio, *Città e villaggi della Sardegna dell'Ottocento*, Vol. 1, Nuoro : Ilisso, 2006, Bosa.

262 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, *Feste della città di Bosa in occasione della legge per la formazione d'un porto in quella rada*, Cagliari : Tipografia di A. Timon, 1863.

263 Archivio Storico del Comune di Bosa Sezione II, S.O. n° 15 B2, Delibere del consiglio comunale, 28 aprile 1863.

264 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14. Il en est aussi question rapidement dans le point suivant.

265 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, *Feste della città di Bosa in occasione della legge per la formazione d'un porto in quella rada*, Cagliari : Tipografia di A. Timon, 1863. Trad. : « À la Science. Qui. Devenue l'outil. Du commerce. Et de toute autre industrie. Accroît le bien-être. De la société actuelle. Au Gouvernement. Et

Un autre texte du professeur Gasole, présente le port comme façon d'unir Bosa à ses « *sorelle italiane. Con vincoli più stretti. Di commercio e di fratellanza* »²⁶⁶. Salvatore Angelo De-Castro n'en a pas besoin de plus, cette aspiration vers les villes sœurs, « *lanciata a traverso la nebbia d'interessi mercantili* », n'est-elle pas recommandable pour la « *delicatezza di sentimento* » dont elle relève ?

Une autre inscription, fruit d'un autre travail de Ferralis, et qu'on pouvait lire sur la façade de la maison du commerçant Francesco Manca, l'a également ému :

*« Evviva il commercio. Fattore efficacissimo. Dell'incivilimento dei popoli. Evviva la Città di Bosa. Ove da secoli lontanissimi. Il traffico e la mercatura. Sono un esercizio popolare. Evviva la legge del porto. Auspicio faustissimo. Che l'attività cittadina. Traendosi dalla angustie presenti. Si slancerà all'immensità. Dell'Oceano. A stringersi in fraterno amplesso. A quella della nazioni. Somme. Nelle arti, nelle industrie, nella civiltà. »*²⁶⁷

Faire du commerce un exercice populaire sur cette côté de Sardaigne relève sans doute de la gageure, mais combien de jours de fêtes, de rituels, de discours, de cérémonies, à Bosa ? Pour lui offrir le port qui lui portera « *ricchezza* », « *ben essere* », il faut une fête digne de ce nom, de peur sans doute que la population ne s'aperçoive pas « naturellement » de ce qu'elle avait à gagner grâce à cet aménagement qu'elle allait en partie payer et qui avait valu la vente d'une grande part des derniers terrains communaux. Il fallait lui enseigner ce qu'était le « progrès », la « liberté », l'« ordre » :

FESTE DEL PORTO – VIVA IL PROGRESSO - VIVA RE VITTORIO EMANUELE
VIVA L'ITALIA UNA²⁶⁸.

Voilà ce qu'on pouvait lire sur le couvent des capucins. Avec la communauté religieuse des carmélites, les capucins de Bosa revendiquent leur soutien total à l'entreprise unitaire et déplorent les schismes entre l'Église et l'État à l'échelle nationale. La fête est religieuse, mais pas seulement.

au Parlement national. Qui par elle illuminés. Poussèrent le pays dans la voie. De la prospérité. Avec la loi du port tant désirée. La jeunesse studieuse. Des écoles élémentaires masculines. Honorée d'un meilleur avenir. Applaudit. »
266 *Id.* Trad. : « sœurs italiennes. Avec des liens plus étroits. De commerce et de fraternité. »

267 *Id.* Trad. : « Et vive le commerce. Outil très efficace. De civilisation des peuples. Et vive la ville de Bosa. Où depuis des siècles lointains. Le commerce et l'échange. Sont un exercice populaire. Et vive la loi du port. Faste tant désiré. Que l'activité citadine. Débarrassée des angoisses présentes. S'élance dans l'immensité. De l'Océan. Pour se serrer dans une étreinte fraternelle. À celle des nations. En somme. Dans les arts, dans les industries. Dans la civilisation. »

268 *Id.*

Elle se veut populaire. Il faut donc récupérer les coutumes populaires de la fête : les masques, les déguisements, une course carnavalesque organisée au second jour de fête dans les rues de la ville. Impressionner : le soir, des feux d'artifices au couvent et une multitude de personnes venues admirer le spectacle avant de se laisser entraîner par les danses. Faire bon effet : le lendemain matin, une distribution d'argent pour les pauvres.

Des discours fustigent notamment le gouvernement espagnol qui avait fermé le port au XVI^e siècle : ce gouvernement était étranger, et la Sardaigne fut-elle déjà heureuse sous une domination étrangère ? Un certain Ferralis dénonce un « *governo egoïsta ed avaro* »²⁶⁹. Mais quelle Sardaigne et quels étrangers ? Les bourgeois piémontais avaient-ils considéré les paysans et pasteurs sardes comme leur frères ? La déclaration de l'état de siège à Oschiri quelques années plus tôt n'était-elle pas à sa manière le signe d'une domination « étrangère » ? Le récit de cette fête donne l'impression qu'à l'aube de l'Unité italienne, les classes dominantes locales utilisent la symbolique des Italiens « fraternels » et promettent le « progrès » dans l'objectif de trouver leur place au milieu des élites nationales et pour justifier leur propre domination sur les territoires locaux. Ils savent qu'il faut pour cela à la fois flatter le gouvernement central et faire danser le « peuple ». Mais toutes les personnes présentes à cette fête y sont-elles réellement pour fêter le port et le développement général du commerce qu'il est censé apporter, ou ne sont-elles finalement là que pour le plaisir de danser, pour profiter d'un feu d'artifices gratuit, voire pour certaines d'entre elles bénéficier de la charité monétaire du mardi matin ? Les « acclamations » au gouvernement, à la mairie, à la province, sont-elles véridiques, une exagération du compte-rendu ou ne sont-elles que le rituel obligé, dans lequel il est possible de se complaire, afin de profiter d'une telle fête ?

De cette fête, l'historien n'a que le point de vue des notables pro-unitaires qui ont toutes les raisons de la présenter comme une telle réussite, à la fois populaire, preuve de civilisation et œuvre de légitimation pour les pouvoirs en place. Le fait de n'avoir que cette version des faits n'est pas invalidante a priori en ce qui concerne la densité des festivités : qui assiste encore aujourd'hui à des fêtes, notamment religieuses dans des terres particulièrement reculées du sud Italie, peut très bien imaginer à quel point, il y a plus de cent cinquante ans, la population a pu prendre à cœur ce genre d'événements comme prétexte pour se réunir, prier, manger, boire et danser ensemble. Seulement, il ne faut pas confondre le prétexte symbolique à un événement de ce genre, imposé « par le haut », et ce qui fait que des personnes y participent avec entrain. L'assimilation des deux dimensions relèverait d'une soumission volontaire, et toute idéologique, au discours que le pouvoir tient sur les

269 *Id.*

choses afin de se légitimer. Or ce discours ne dit pas le vrai, mais ce que des classes dominantes veulent faire tenir pour vrai²⁷⁰.

5.3. L'adjudicataire du port de Bosa et les profits de la répression

« Gli operai dovranno esser probi e subordinati, della miglior possibile capacità ed intelligenza adeguata alla specialità del lavoro cui ciascuno sarà destinato, quelli che non risulteranno tali saranno a semplice richiesta dell'ingegnere incaricato immediatamente congedati dall'appaltatore, il quale dovrà sostituirli e surregarne altri idonei e forniti delle prescritte qualità e capacità anche procuranseli del continente quando non potesse riunnirne nell'Isola, senza perciò pretendere un'indennità, avendosi avuto riguardo a questà possibilità nella fissazione delle mercedi agli operai quall'altro degli elementi per il determinatosi importo di lavori a misura compiuti. »²⁷¹

Cette note du cahier des charges pour le marché public est étonnante car le député Vittorio Angius affirmait deux décennies plus tôt, que la maçonnerie se distinguait parmi les arts mécaniques qui se pratiquaient en cette ville de Bosa. Il y avait alors apparemment près d'une centaine de personnes à l'exercer sans avoir besoin, selon lui, des instructions et dessins d'un quelconque architecte²⁷².

L'adjudicataire des travaux pour le port, à l'aube de l'Unité, est Vittorio Fogu. Il prend le marché par voie discrétionnaire une vingtaine de jours après la proposition rejetée d'un autre entrepreneur, envoyant une lettre au ministre après avoir récupéré à Gênes le cahier des charges²⁷³. Il veut bien réaliser l'ouvrage à condition que 200 forçats soient mis à sa disposition. Il leur construirait un logement qui resterait son exclusive propriété²⁷⁴. Alors qu'il a obtenu le marché, le 9 décembre, ce ne sont plus 200 mais 300 forçats qu'il demande. La poudre pour l'exploitation des mines de pierre doit être payée par le gouvernement. Les prix indiqués dans le cahier des charges doivent être revus à la hausse, sans que la somme de 860 000 livres soit pour autant dépassée. Il doit avoir droit d'usage

²⁷⁰ Sur la distinction entre ce qui est vrai et ce qui est tenu pour vrai, voir : BOUVERESSE Jacques, *Nietzsche contre Foucault. Sur la vérité, la connaissance et le pouvoir*, Marseille : Agone, 2016.

²⁷¹ ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, Capitolo d'appalto porto di Bosa, Genova 31 agosto 1856. Trad. : « Les ouvriers devront être probes et subordonnés, de la meilleure capacité possible et d'intelligence adéquate à la spécialité du travail auquel chacun sera destiné. Ceux qui ne résultent pas être ainsi seront à la simple demande l'ingénieur en charge immédiatement congédiés par l'adjudicataire, lequel devra les substituer et en trouver d'autres plus adaptés et dotés des mêmes qualités et capacités prescrites, se les procurant sur le continent s'il ne peut en réunir sur l'île, sans que cela donne lieu à une indemnité, cette possibilité ayant été envisagée dans la fixation des salaires aux ouvriers comme élément dans la détermination de la somme des travaux réalisés au fur et à mesure. »

²⁷² ANGIUS, v.1 (rééd 2006), p. 194.

²⁷³ Voir 2.3.

²⁷⁴ ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, Vittorio Fogu al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino novembre 1863.

sur le bois présent sur les terrains communaux, sans contrepartie. Enfin, il veut obtenir une exonération fiscale sur les trajets aller/retour des ouvriers continentaux qui seraient embauchés²⁷⁵.

Le gouvernement refuse pour la poudre, le bois et l'exemption de taxes, ce qui conduit notre adjudicataire à faire une nouvelle requête : qu'à cela ne tienne, une assignation de 60 000 liras à la place lui conviendrait. Le gouvernement, qui a accepté l'idée des forçats, ne peut pas non plus se résoudre à un tel don. Il ne veut pas que la somme de 860 000 liras soit dépassée. Mais étant donné que la municipalité de Bosa fait de nombreuses sollicitations en faveur du marché avec Fogu, il se tourne vers elle afin qu'elle fasse des sacrifices financiers supplémentaires²⁷⁶. Le marché devient de plus en plus avantageux pour Fogu, ce qui incite l'inspecteur du génie civil à constater que la construction des locaux pour héberger les forçats et la troupe retarderait considérablement les travaux, ainsi qu'à contester d'une manière plus générale la manière dont se passent les choses. Il affirme que l'offre de Fogu devrait être rejetée car les concurrents ne peuvent plus manquer au vu des modifications qui sont sur le point d'être introduites²⁷⁷. Sa plainte reste sans écho.

En avril 1864, le conseil communal de Bosa, décidément bien motivé à dilapider toutes les ressources de la commune en échange d'un port, s'engage à faire de nouveaux sacrifices. Les locaux du couvent *del Carmine* lui ont été cédés par le ministère des finances contre une redevance annuelle. Fogu peut en faire usage sans contreparties financières. Il a aussi la possibilité d'utiliser un des entrepôts de la *Vergine del Mare* que la commune louerait au chapitre de Bosa. Le bois présent sur la plage et de propriété communale lui est concédé. En guise de prime, 10 000 liras lui seront payées en deux fois : une première pendant le chantier, une seconde à la fin²⁷⁸. Les locaux du couvent sont a priori destinés à loger les forçats et la troupe employée à leur surveillance. Mais un léger problème se pose. Selon un rapport du directeur du bagne, officier du génie militaire venu faire l'expertise, ils ne peuvent en accueillir plus de 180 et il faudrait réaliser plusieurs travaux : faire des ouvertures entre les salles afin de faciliter la surveillance ou encore mettre des barreaux aux fenêtres. Cela coûterait 25 000 liras²⁷⁹. C'est au ministère de la marine que revient la décision de la concession de forçats à un entrepreneur en travaux publics. Comme c'est à ce dernier qu'il revient de les payer en échange de cette mise à disposition, Fogu propose une rémunération de 0,48 liras par jour, mais accepte finalement de les payer 0,52 liras, comme cela a été convenu dans le cas du port d'Ancône. Sur son revenu journalier, chaque forçat doit prendre 0,24 liras pour son entretien

275 *Id.*

276 *Id.*, Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici al Consiglio di Stato, Torino 14 ottobre 1864.

277 *Id.*, L'ispettore del Genio Civile al Ministro, Genova 2 gennaio 1864.

278 *Id.*, Deliberazione del consiglio di Bosa, 18 aprile 1864.

279 *Id.*, Il Ministro dei Lavori Pubblici a Vittorio Fogu, Torino 4 aprile 1864.

au bagne et 0,12 pour celui des gardiens. Il ne lui reste que 0,12 liras alors qu'il lui en faut, selon le ministre de la marine, au moins 0,16 pour subvenir à ses autres dépenses.²⁸⁰

Se faire concéder des forçats, pour un entrepreneur en travaux publics, est une très bonne opportunité. Une journée de forçat coûte plus de deux fois moins que celle d'un travailleur « libre » du plus bas étage de la construction, un manœuvre. Les prix de la main d'œuvre envisagés dans le cahier des charges initial ne correspondent plus à la réalité effective de ce qui était pratiqué sur le chantier et l'entrepreneur peut utiliser cette différence pour augmenter sa propre marge de profit. Afin de saisir l'avantage financier que peut représenter l'usage de forçat, il n'est pas inutile d'indiquer les salaires journaliers envisagés en 1856 selon les fonctions occupées sur le chantier. Une telle liste pour Bosa n'existe pas à l'aube de l'Unité, mais à titre de comparaison, nous mettons à la suite les salaires envisagés en 1861 pour les travaux projetés à Tortoli.

<i>Tableaux réalisés à partir de la « liste des prix qui correspondent aux travaux [...] et à la main d'œuvre » présente en annexe du cahier de charges pour le port de Bosa – fait à Turin le 18 mai 1856 par l'ingénieur en chef du Génie Civil Biancheri²⁸¹.</i>		<i>Tableaux réalisés d'après la « détermination analytique des prix à appliquer à chacune des catégories de travail pour la formation d'un port dans l'étang de Tortoli et les ouvrages accessoires », réalisée par l'assistant du génie civil Morino à Gênes le 28 décembre 1861²⁸²</i>	
Fonction	Salaire journalier en liras	Fonction	Salaire journalier en liras
Travailleur commun de 3 ^e classe	1,00	Garçon « de n'importe quel art » (manœuvre)	1,20
Travailleur commun de 2 ^e classe	1,20	Femme ou fille porteuse équipée	1,40
Garçon « de n'importe quel art » (manœuvre)	1,20	Travailleur terrien indigène équipé	1,92
Batelier de côté	1,50	Travailleur extérieur équipé	2,20
Travailleur commun de 1 ^{ère} classe	1,60	Travailleur en eau	2,50
Maçon de 2 ^e classe	2,00	Casseur de pierre équipé	2,60
Travailleur en eau, ou marin	2,00	Travailleur de seconde classe équipé	2,80
Batelier	2,00	Chef d'équipe	3,00
Poseur de pavés 2 ^e classe	2,00	Bûcheron équipé	3,00
Ouvrier d'équipe de bateau à	2,50		

280 *Id.*, Il Ministro della Marina al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 10 gennaio 1864.

281 *Id.*, *Elenco dei prezzi da corrispondersi per il lavori, somministranze e mano d'opera, Porto di Bosa, Ingegnere Biancheri*, Torino 26 maggio 1856.

282 *Id.*, *Determinazione analitica dei prezzi da applicare a ciascuna categoria di lavoro per la formazione di un porto nello stagno di Tortoli ed opere accessorie, Assistente del Genio Mario*, Genova 28 dicembre 1861.

voile et mâts		Maçon équipé	3,30
Maçon 1ère classe	3,00	Marin	3,40
Tailleur de pierre 2 ^e classe	3,00	Batelier	3,40
Poseur de pavés 1ère classe	3,00	Mineur de première classe équipé	3,80
Ouvrier 1 ^{er} assistant	3,50	Menuisier ou charpentier équipé	4,10
Menuisier	3,50	Ferronnier équipé	4,10
Mineur de 2 ^e classe	3,50	Patron de ponton	4,30
Ferronnier	3,50	Plongeur	4,50
Maître maçon	4,00	Tailleur de pierre équipé	4,60
Maître bûcheron	4,50	Ingénieur assistant	5,00
Tailleurs de pierre 1ère classe	4,50	Plongeur avec machine (à curer)	14,00
Mineur de 1ère classe	4,50		
Chef ouvrier assistant	5,00		
Plongeur	8,00		
Plongeur avec machine	12,00		
Véhicule / transport	Prix à la journée	Véhicule / transport	Prix à la journée
Bateau côtier	3,00	Char à un cheval ou deux bœufs, conducteur compris	6,50
Bateau côtier à deux navigateurs	6,00	Char à deux chevaux ou quatre bœufs, conducteur compris	9,60
Char à un cheval et conducteur	7,00	Char à trois chevaux ou quatre bœufs, conducteur compris	19,50
Bateau côtier à trois navigateurs	9,00	Bateau à un navigateur	6,30
Affrètement de bateau à deux navigateurs	9,00	Bateau à deux navigateurs	8,50
Char à deux chevaux et conducteur	9,50		
Char tiré par deux bœufs et conducteur	12,00		
Char à quatre chevaux et conducteur	14,00		
Affrètement de bateau à quatre navigateurs	14,00		
Char à quatre bœufs et conducteur	18,00		

Une alternative à l'emploi des forçats est envisagée par le ministère des travaux publics en collaboration avec le ministère de l'intérieur : utiliser des condamnés à la résidence surveillée, ce qui n'est pas non plus pour déplaire à Fogu²⁸³. Le principe de résidence forcée, ou surveillée, a alors été instauré très récemment, le 15 août 1863 dans le cadre de la loi Pica, une procédure pour la répression du brigandage et des camorristes. Il s'agit d'une loi d'exception, créée dans le but de pouvoir déroger aux articles 24 et 71 du *Statuto albertino*, induisant le principe d'égalité devant la loi et celui du juge naturel visant à assurer, du moins superficiellement, l'indépendance du juge devant l'arbitraire du pouvoir exécutif et interdisant l'institution de tribunaux spéciaux. Avec cette loi d'exception, les brigands sont jugés devant des tribunaux militaires. Ne devant initialement durer que cinq mois, elle est prolongée jusqu'au 31 décembre 1865.²⁸⁴

Cette loi s'inscrit dans un cadre plus large de répression. Elle suit la proclamation, en 1862, de l'état de siège dans les provinces méridionales, malgré les préconisations de Cavour, avant sa mort, appelant à ne pas se laisser tenter par une telle mesure déjà amplement appliquée pour la Sardaigne des années 1850. Elle suit également l'interdiction des transhumances afin d'attaquer les pasteurs, régulièrement considérés comme complices des brigands. Enzo Ciconte note :

*« Si arriva all'approvazione della legge Pica dopo un lungo percorso che porta a definire ruolo e compiti dell'esercito ; pensato e forgiato dai moderati piemontesi come uno strumento di classe a presidio degli interessi di una ristretta minoranza, se si tiene conto che solo il 2 % della popolazione ha diritto al voto e che i votanti effettivi sono appena la metà. »*²⁸⁵

Ce qui a été à Oschiri se répète en ces débuts de l'Unité pour tout le Mezzogiorno. Un citoyen d'un village commet un crime ou est soupçonné de l'avoir commis, tout le village est occupé en guise de punition collective. L'état de siège a pour objectif de désarmer les habitants, empêcher toute résistance, et s'accompagne de la censure militaire : tout journaliste est interdit dans les zones d'opération. Suspension du droit inscrit dans une loi. Exécutions sommaires, tortures, viols, c'est

283 *Id.*, Lettera di Vittorio Fogu, Torino 19 dicembre 1863.

284 CICONTE (2018), IV.

285 *Id.*, p. 179. Trad. : « L'approbation de la loi Pica arrive après un long parcours poussant à la définition du rôle et des devoirs de l'armée ; pensé et forgé par les piémontais modérés comme un instrument de classe au service des intérêts d'une étroite minorité si l'on tient compte que seulement 2 % de la population a le droit de vote et que les votants effectifs sont à peine la moitié. »

aussi comme cela que se fait l'Unité italienne : « *I primi anni del nuovo regno sono caratterizzati da una inaudita violenza repressiva da parte dei militari e da un diffuso uso di metodi illegali* »²⁸⁶.

Des condamnés à la résidence surveillée sont déjà présents sur les îles sardes de Capraia, Giglio, Gorgona, Ponza, Ventotene et Tremiti. Mais pour le ministre de l'intérieur, il convient plutôt de trouver des condamnés d'autres localités, notamment en Italie centrale et septentrionale. Les mettre à disposition d'un entrepreneur peut être avantageux pour l'État qui ne les auraient plus à charge. En revanche, il faut que les travaux soient bien effectifs, déjà initiés ou prêts à l'être, à peine les condamnés arrivés afin de les éloigner « *da un ozio immorale* ».

« *Credesi poi opportuno d'aggiungere che non tratterebbesi qui di veri e propri Briganti, o di soggetti inconvenientemente pericolosi, e neppure di Camorristi i quali tutti verranno riuniti nelle Isole di Capraja, e di Tremiti, ma di semplici ricettatori, e [provenienti] quasi tutti della classe degli operai ; e che la esperienza già fatta per quelli che si trovano nelle Isole del Mar Tirreno, ha dimostrato essere quasi tutti docili, e subordinati all'autorità abili, e volenterosi al lavoro.* »²⁸⁷

Premier commentaire : un document du genre rappelle indéniablement que brigands et camorristes n'appartiennent pas selon le gouvernement à la même forme de criminalité. La *camorra* et le brigandage sont deux formes bien distinctes d'agir délictueux. Par ailleurs, il est intéressant de voir comment une loi d'exception faite contre le brigandage et la *camorra* est également utilisée contre des individus qui ne pratiquent ni l'un ni l'autre : des simples receleurs de bas-étage issus de la classe ouvrière qui vont pouvoir servir de main-d'œuvre docile et particulièrement bon marché pour les entrepreneurs en travaux publics.

5.4. Liberté d'industrie et maintien de l'ordre : le cas de Naples

La question des forçats ne se pose pas partout de la même façon. Si en Sardaigne, le gouvernement accepte sans peine l'emploi de prisonniers sur le chantier, il n'en est pas de même en ce qui concerne Naples, l'ex-capitale des Deux-Siciles, où il cherche notamment par l'emploi à montrer

286 *Id.*, p. 178. Trad. : « Les premières années du nouveau royaume sont caractérisées par une incroyable violence répressive de la part des militaires et d'un usage diffus de méthodes illégales. »

287 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, Il ministro dell'interno al ministro dei lavori pubblici, Torino 12 dicembre 1863. Trad. : « Il est considéré ici comme opportun d'ajouter qu'il ne s'agirait pas de vrais Brigands ou de sujets trop dangereux, et pas non plus de Camorristes, lesquels seront tous réunis dans les îles de Capraja et de Tremiti, mais de simples receleurs, et presque tous issus de la classe des ouvriers. L'expérience déjà faite pour ceux qui sont dans les îles de la mer tyrrhénienne a démontré qu'ils étaient presque tous dociles et subordonnés à l'autorité compétente, et volontaires au travail. »

que le nouvel État vaut mieux que l'ancien régime tandis qu'il doit lutter contre divers troubles sociaux. Il se heurte cependant assez vite à une contradiction entre ces perspectives et la défense qu'il poursuit de la « liberté d'industrie ». En 1864, la commission Barbarava, dont il a déjà été question, à propos du chantier attribué à l'entrepreneur Gabrielli s'inquiète du recours aux forçats et indique qu'il faudrait renoncer à celui-ci. Elle les considère comme moins productifs que les travailleurs « libres », malgré la grande discipline que Gabrielli semble leur attribuer. Cependant, le commission n'a pas vraiment de pouvoir en la matière : c'est à l'entrepreneur que revient le choix, « *libero nella sua industria per mezzi e modi, è solamente vincolato alla qualità dei materiali e alla quantità che deve fornirne in tempo determinato* »²⁸⁸.

Gabrielli a été tellement « libre » qu'ayant à peine obtenu le marché public il s'engage dans une « restructuration », euphémisme avec lequel on désignerait aujourd'hui une telle épuration du personnel, une réorganisation dans une optique de rentabilité. Il licencie un grand nombre d'employés, notamment « supérieurs », que le gouvernement, selon ses dires, ne lui avait pas vraiment cédés mais plutôt imposés²⁸⁹. Il s'agit par exemple d'employés administratifs, de *scritturali*, des secrétaires « fonctionnaires » qui travaillaient dans les carrières du temps de l'État bourbonien et dont l'État italien désirait le maintien. Face aux quelques remontrances du gouvernement, Gabrielli accepte de les maintenir bien qu'ils les trouvent inutiles, à condition qu'ils réalisent dans les carrières un autre travail que l'appui bureaucratique qu'ils remplissaient jusque là, ce qui est refusé par certains d'entre eux. Un rapport de la commission Barbarava note à ce propos :

« L'Ufficio allora non potendo riconoscere il diritto nello Impresario di poter disporre dell'opera del'impiegati impostigli, come lo stimasse più utile, trattò conciliare officiosamente la vertenza ed ottenne che l'impresa proposeguisse a conservare presso il cantiere tutti quelli che avevano la qualità di scritturale ; ma al cadere di marzo, essa veggendo che non aveva potuto trarre profitto da parecchi di codesti impiegati, ed essendo d'altra parte diminuiti i lavori in quel sito ritenne quivi i ss. Testa, Malinconico, e Pica nazareno, e congedò i ss. Gaetano, e Cataldo Picu, e Scaglione, mentre il sig. Fornica erasi volontariamente ritirato. In seguito, per mancamenti commessi licenziava pure i signori Pica Nazareno e Raguisco non avendone data avviso ufficiale alla Ispesione dei Porti e Fari. Costoro andarono via e stebbero per molto tempo in silenzio, quindi si decero a reclamare alla Prefettura di Napoli, come è ben noto a codesto Ministero. Intanto l'Impresa che aveva considerato il loro silenzio come un difinitivo acquietamento sulla disposizione fatta relativamente ad essi, si fornì del personale

288 *Id.* 114, Memoria della Commissione incaricata di riferire intorno ai primi lavori del nuovo porto di Napoli al Ministero dei Lavori Pubblici, Napoli 22 luglio 1864.

289 *Id.*, Rimarche di Antonio Gabrielli, Napoli 9 luglio 1864.

che gli occorreva per l'attendenza dei lavori nelle cave, personale di cui è contenta, e che non intende di licenziare per riammettere gli espulsi. »²⁹⁰

Il est à noter que les licenciements ne sont semble-t-il pas « économiques ». Certes, Gabrielli économise en faisant ainsi mais pas autant que l'on pourrait a priori l'imaginer car, en contrepartie de ces licenciements, il double les revenus des agents administratifs qu'il a décidé de garder²⁹¹, peut-être afin de les amadouer, de les fidéliser pour qu'ils jouent en sa faveur, peut-être afin d'éviter qu'ils soient tentés de faire quelques malhonnêtetés, car il prétend, insinuant comme les bourgeois de son temps que crime et pauvreté sont par nature liés, que les maigres paies que touchaient les employés administratifs des carrières sous les Bourbons faisaient partie des raisons qui les poussaient à voler l'État²⁹².

Pour revenir aux licenciements massifs d'ouvriers et l'emploi des forçats, pour des raisons disciplinaires malgré les doutes de la Commission Barbarava, Gabrielli affirme ne pas s'appuyer sur le travail forcé et se dit prêt à employer des travailleurs « libres » à condition qu'il puisse aller les chercher dans l'arrière-pays et au nord de Naples, dans la *Terra di Lavoro*, ou encore dans les alentours de Salerne, car les montagnards se vendent moins cher que les ouvriers urbains²⁹³. Cela ne l'empêche pas de revendiquer dans le même temps l'usage des forçats, insistant sur l'avantage qu'il gagne à utiliser leur gardes comme police des carrières, et sans doute, comme nous l'avons déjà mentionné, pour la raison moins avouable des économies réalisables sur le coût du travail subalterne. Le 24 juillet 1864, il écrit à son avocat :

« I lavori del porto di Napoli furono da molti anni condotti dal Governo passato, prima che il moi contratto cominciasse ; e le due cave servivano di ricovero alla feccia del paese, senza alcuna distinzione del mestiere che esercitavano. Quando presi il contratto, trovai una ciurma di 500 individui che da molti anni erano in quelle cave, la maggior parte erano ex-galeotti ed il

²⁹⁰ *Id.*, La commissione La Barbarava al Ministro dei Lavori Pubblici, 22 luglio 1864. Trad. : « Le Bureau ne pouvait alors pas ne pas reconnaître le droit de l'entrepreneur de disposer de l'œuvre des Employés à lui imposés, comme il l'estimait le plus utile, négocia afin de dépasser officieusement le litige et obtint que l'Entreprise continue de conserver pour le chantier tous ceux qui avaient la qualité de secrétaires ; mais courant mars, elle vit qu'elle n'avait pas pu tirer profit de nombreux de ces employés, et les travaux nécessaires sur le site ayant diminué, elle retint les messieurs Testa, Malinconico et Pica Nazareno, et congédia les messieurs Gaetano Cataldo Ica et Scaglione, pendant que le monsieur Fornica s'était volontairement retiré. Par la suite, pour des manquements commis, [l'entrepreneur] licenciait aussi les messieurs Pica Nazareno et Raguisco, sans en aviser officiellement l'Inspection des Ports et Phares. Ceux-ci s'en allèrent et restèrent silencieux pour un long moment, avant de faire des réclamations à la Préfecture, comme le sait ce Ministère. Entre-temps, l'Entreprise qui avait considéré leur silence comme un définitif apaisement quant à la disposition qui avait été prise à leur encontre, engagea du personnel qui lui allait pour l'intendance des travaux dans les carrières, personnel dont elle est contente et qu'elle ne désire pas licencier afin de réadmettre les expulsés. »

²⁹¹ *Id.*

²⁹² *Id.*, Gabrielli al sig. Galvagno, Alessandria 24 luglio 1864.

²⁹³ *Id.*, Rimarche di Antonio Gabrielli, Napoli 9 luglio 1864.

capo nella cava di Pozzuoli aveva espiata una condanna di 20 anni. La confusione, lo spreco di danaro, la mancanza di disciplina era indescrivibile. Volendovi portare qualche miglioramento col licenziare i più turbolenti, due volte mi fu minacciata la vita, ed il Prefetto dovette due volte inviare della truppa per reprimerli. Il sotto-prefetto di Pozzuoli poi mi fece comprendere che se io licenziassi quella gente, essi non avrebbero altra risorsa che ritornare all'antico mestiere di brigantaggio ed altro, dippiù mi si costrinse a prendere dodici vecchi impiegati di dette cave, i quali mi resero affatto inabile a portare qualunque riforma, perfino nell'amministrazione. L'unico mezzo di portare qualche disciplina nelle cave fu d'ottenere un certo numero di forzati, e le guardie che avevano suo loro mi servivano di polizia nelle cave, ed inoltre faceva vedere a questi ex-galeotti che non ero interamente dipendente da loro pel lavoro. »²⁹⁴

Des forçats pour concurrencer d'anciens détenus et des hommes armés pour discipliner tous ces travailleurs, l'envie de l'entrepreneur de montrer aux anciens travailleurs qu'il peut se passer d'eux, la peur du gouvernement qu'il ne s'agisse pas là d'une solution pour le chantier, et encore moins pour régler plus généralement les problèmes de troubles à l'ordre public : la situation est tendue. Un mois plus tôt, le 28 juin 1864, le Préfet de la province de Naples faisait part, à ce propos, des commentaires du sous-préfet de Pozzuoli au ministre des travaux publics Menabrea :

« Già nel 1861 erasi riconosciuto il pericolo di lasciare a lavorare i forzati alla Petriera, una trama era stata ordita pel disarmo dei Guardiani onde procurarsi l'evasione, una trama scoperto a tempo da questo Delegato di Pubblica Sicurezza, per cui il Ministero di Polizia d'allora con Decreto del 5 maggio stesso anno ordinava che i forzati venissero ritirati e si lasciasse il lavoro a libere traccia.

Altro tentativo simile potrebbe quando che sia venire ordito e mandato ad esecuzione con grave pericolo della tranquillità e della Sicurezza Pubblica.

Oltre al pericolo permanente di riunire [in] un solo punto tanti uomini perversi, lo spettacolo di questi forzati incatenati al lavoro proprio sulla strada maestra riesce ingrato e ributtante non

²⁹⁴ Id., Gabrielli al sig. Galvagno, Alessandria 24 luglio 1864. Trad. : « Les travaux du port de Naples furent depuis de nombreuses années conduits par le gouvernement passé, avant que mon contrat ne commence ; et les deux carrières servaient de refuge à la lie du pays, sans distinction du métier exercé. Une fois pris le contrat, je trouvai une chiourme de 500 individus qui depuis des années étaient dans ces carrières, la majeure partie était composée d'anciens détenus et le chef de la carrière de Pozzuoli avait expié une condamnation de vingt ans. La confusion, le gaspillage d'argent, le manque de discipline étaient indescrivibles. Voulant y apporter quelques améliorations avec le licenciement des plus turbulents, ma vie fut menacée deux fois, et le Préfet dû deux fois envoyer la troupe pour les réprimer. Le Sous-Préfet de Pozzuoli me fit comprendre que si je licenciais ces gens, ils n'auraient d'autre ressource que celle de retourner à l'antique métier du brigandage et autre. De plus, il me contraind à prendre douze vieux employés des dites carrières, lesquels étaient inaptes à porter n'importe quelle réforme, et ce même dans administration. L'unique moyen d'amener de la discipline dans les carrières fut d'obtenir un certain nombre de forçats, et les gardes qu'ils avaient avec eux me servaient de police dans les carrières, et cela montrait en outre aux ex-détenus que je ne dépendais pas totalement d'eux pour effectuer le travail. »

solo per gl'indigeni, ma vieppiù per tanti forestieri che viaggiano a visitare queste regioni attrattivi dai meravigliose avanzi dell'antichità.

Questa concessione è contraria ai principi stessi propugnati dal Governo, il quale nel mentre cerca ovunque di procacciare la sussistenza ai proletari col mezzo di lavori in opere pubbliche, qui a Pozzuoli invece si permette che venga loro tolto l'unico mezzo di lucro che dall'agosto 1861 a questa parte non é stata l'ultima delle buone cause per cui questo circondario ando esente dal brigantaggio, e diede una sensibile diminuzione di delitti che ora potrebbero rinnovarsi come di fatti una recrudescenza si é subito avverata dopo che si trovano da circa trecento individui miserabili fuori lavoro. »²⁹⁵

Sous le régime bourbonien, la question de l'usage des forçats se posait déjà lors du chantier du port militaire San Vincenzo. La situation de la première moitié des années 1840 n'était pas si éloignée de celle du début des années 1860 : pour prolonger le môle San Vincenzo, il fallait exploiter les pierres des carrières de Granatello et de Pozzuoli ; l'entreprise adjudicataire devait construire des bateaux en plus pour le transport de ces pierres et une avancée plus rapide des travaux²⁹⁶. En 1842, le capitaine du port notait que les travaux avançaient bien et régulièrement²⁹⁷, ce que Gabrielli n'avait pas réussi à faire vingt ans plus tard, et ce qui deux ans plus tard, en 1844, n'était déjà plus le cas²⁹⁸. Dans les coulisses administratives, déjà sous le régime bourbonien, il y avait tout sorte d'ajustements administratifs. Les correspondances entre administrations étaient nombreuses et il y avait du débat. La lecture de ces archives ne permet d'ailleurs pas de corroborer l'image d'un régime où régnaient sans détour la corruption, le détournement de fonds et la criminalité. Du moins, elle ne permet pas de mettre en évidence une sérieuse différence sur ces points entre le Royaume des Deux-Siciles et le nouveau Royaume d'Italie. Corroborer l'image du régime bourbonien corrompu avec pour principales sources des documents post-unitaires écrits par

²⁹⁵ *Id.*, Il Prefetto della Provincia di Napoli al Ministro de' Lavori Pubblici, Napoli 18 giugno 1864. Trad. : « Déjà en 1861, avait été reconnu le danger de laisser travailler les forçats à la carrière, un plan avait été préparé pour le désarmement des gardiens dans le but d'une évasion ; un plan découvert à temps par ce Délégué à la Sécurité Publique, pour lequel le Ministre de la Police d'alors avec le décret du 5 mai de la même année ordonnait que les forçats soient retirés et que le travail soit laissé à des bras libres. Une tentative similaire pourrait être préparée n'importe quand et mise à exécution, provoquant un grave danger pour la tranquillité et la Sécurité Publique. En plus du danger permanent de réunir en un seul point tant d'hommes pervers, le spectacle de ces forçats enchaînés au travail, sur la grande-route en plus, est ingrat et repoussant non pas seulement pour les indigènes, mais encore plus pour tant d'étrangers qui voyagent pour visiter ces régions attractives notamment grâce aux merveilleuses avancées de l'antiquité. Cette concession est contraire aux principes mêmes préconisés par ce Gouvernement, lequel pendant qu'il cherche partout à procurer des moyens de subsistance aux prolétaires grâce aux travaux publics, se permettrait en revanche à Pozzuoli de leur retirer l'unique moyen de profit que d'août 1861 à aujourd'hui n'a pas été la dernière des bonnes causes pour lesquelles cette circonscription a été exemptée du brigandage, et connaît une sensible diminution des délits qui pourraient maintenant se renouveler comme de fait une recrudescence s'est tout de suite avérée après que presque trois cent individus misérables se sont retrouvés sans travail. »

²⁹⁶ ASN Ministero dei Lavori Pubblici 314, Giacomo e Giuseppe Perillo al sig. Ferdinando Tezzi, Ministro Segretario de Stato delle Reali Finanze, Napoli 20 gennaio 1842.

²⁹⁷ *Id.*, Ministero e Real Segreteria di Stato delle Finanze, Rapport a sua Maestà, Napoli 24 agosto 1842.

²⁹⁸ *Id.*, Il Maggior del Genio al Ministro Segretario delle Real Finanze, Napoli 10 maggio 1844.

des acteurs qui ont intérêt à affirmer de telles choses revient à corroborer une image grâce à des écrits qui poursuivent justement un tel objectif. C'est, par facilité ou malhonnêteté intellectuelle, confondre la réflexion historique à un certain discours politique et sa reproduction. D'ailleurs, les époques sont orgueilleuses et peut-être était-ce pour exorciser symboliquement le nouvel État unitaire qu'il fallait rejeter la responsabilité de tous les problèmes sur la domination antérieure durant laquelle, selon Gabrielli, tout le monde était d'accord pour voler le gouvernement²⁹⁹, et selon la commission Barbarava, se multipliaient les copies de dessins, de rapports de livraison, de certificats de paiement, de comptes finaux, exigés en échange de compensations illégales³⁰⁰. De la confusion concernant les paiements effectués, il y en avait pourtant aussi dans la Naples post-unitaire, notamment autour du cas Gabrielli. De la méfiance administrative envers les entrepreneurs, il y en avait déjà sous le régime bourbonien. En 1843 par exemple, on pouvait lire dans une correspondance entre le capitaine d'État Major de l'armée et le ministre des finances qu'il était particulièrement important de ne relâcher aucun certificat à un entrepreneur tant que du matériel de propriété étatique prêté à son entreprise pour la réalisation d'un ouvrage public n'aurait pas été bel et bien rendu³⁰¹. Bien évidemment, si cela était rappelé, c'est bien qu'il y avait dans la pratique des écarts à la règle, mais des vérifications étaient régulièrement effectuées afin de mesurer les possibles écarts entre ce qui était négocié avec les entrepreneurs, leurs obligations formelles et l'avancée effective des travaux.

Pour revenir à la question des forçats, concernant l'approvisionnement en pierres pour le prolongement du môle de San Vincenzo, le régime bourbon fut dans la gestion politique du chantier confronté au même dilemme qui se posa ensuite pour le nouvel État italien. Comme dans le cas Gabrielli, il n'y avait eu aucune mention de cela dans le contrat, mais il s'agissait déjà d'une requête des adjudicataires qui voyaient décidément cette possibilité d'exploitation du travail forcé comme un avantage à prendre. Les forçats dépendaient déjà de la marine royale, et l'entreprise avait négocié directement avec elle afin d'en employer pour le travail des carrières de Granatello et de Pozzuoli. Le gouvernement bourbonien aurait lui aussi préféré que ce soient plutôt des hommes « libres » mais ne s'était lui-même pas donné les moyens juridiques d'imposer une telle modalité, bien qu'une méfiance persistât : une concession des forçats par la marine à l'entreprise ne devait pas être comprise comme un droit absolu, il ne fallait pas que cela devienne la norme³⁰². Si l'autorisation était donc accordée, la concession devait être envisagée comme exceptionnelle. Il était

299 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 114, Gabrielli al sig. Galvagno, Alessandria 24 luglio 1864.

300 *Id.*, Commissione Barbarava a Napoli.

301 ASN Ministero dei Lavori Pubblici 314, Il Capitano dello Stato Maggiore dell'Esercito al sig. Ferri Ministro segretario di Stato delle Finanze, Napoli 9 giugno 1843.

302 *Id.*, Il Capitano dello Stato Maggiore dell'Esercito al Ministro Segretario di Stato delle Finanze, Napoli 28 febbraio 1842.

aussi également bien clair qu'en ce cas, la paie des forçats devait être assumée par les adjudicataires³⁰³.

Si le dilemme de l'usage des forçats qui se posait pour l'administration étatique bourbonnienne était similaire à celui qui se poserait ensuite pour l'administration étatique italienne, le débat qui s'ensuivit ne se focalisait pas sur les mêmes enjeux : pas de traces de la sécurité de l'État, du besoin de fournir du travail aux hommes « libres » pour éviter les troubles à l'ordre public et soigner l'image du pouvoir dans les documents du régime bourbonnien. La préférence gouvernementale pour l'emploi d'hommes « libres » relevait, semble-t-il, d'un prosaïsme tout économique, d'une simple question de budget et de gestion de la production plutôt que d'une affaire d'État et d'image. S'il y avait plus de condamnés, il y aurait certes plus de travailleurs, mais l'administration devrait employer du personnel supplémentaire pour les surveiller. Au contraire, si le nombre de prisonniers venait à baisser, il y aurait moins de main d'œuvre disponible et les travaux ralentiraient³⁰⁴. Faire dépendre l'avancée d'un chantier de travaux publics de l'instable intensité des crimes et délits et de leur répression étatique était une modalité qui semblait peu raisonnable. Alors que pour le nouvel État italien, les grands chantiers devaient permettre de créer de l'emploi pour les hommes « libres » les dérobant ainsi au potentiel danger qu'ils pourraient représenter s'ils n'étaient pas occupés, des travaux publics, l'intensité des crimes et délits pouvaient donc en partie dépendre.

Un investissement massif dans les travaux publics est donc imaginé, notamment par Luigi Federico Menabrea, comme alternative envisageable à l'état de siège initié en 1862 et à la loi Pica de 1863. C'est notamment l'alternative que présente le général et député Giuseppe Avezzana, ancien volontaire de l'armée napoléonienne, lorsqu'il s'oppose à cette loi d'exception.

« Son più di due anni che io lamento lo stato deplorabile delle provincie meridionali, quasi fatale barriera che attraversa la marcia ed il progresso delle nostre istituzioni, distrae le nostre menti dall'occuparsi, mediante una giudiziosa e savia amministrazione del benessere e stabilità della nazione.

Gravissimi errori, è d'uopo confessarlo, sono stati commessi dagli uomini mandati colà a governare, i quali, invece di rimediare ai mali che doveva necessariamente produrre un cambiamento di regime, ordinando pubblici lavori in cui il popolo potesse trovar pane, ricorsero a misure di eccessivo rigore, che rese il brigantaggio più ostinato e dette poi luogo a quell'inumana ed atroce disposizione che dura da due anni e nella quale il Governo pare riponga ogni speranza di salvezza: la fucilazione sommaria di quei traviati o perversi che

303 *Id.*, L'Avvocato Generale presso la Grande Corte de'Conti, agente del contenzioso, al Ministro Segretario di Stato delle Finanze, Napoli 12 febbraio 1842.

304 *Id.*, Il Capitano dello Stato Maggiore dell'Esercito al Ministro Segretario di Stato delle Finanze, Napoli 28 febbraio 1842.

cadono nelle mani delle nostre truppe e guardie nazionali ; è questo un sistema per questa nostra classica terra di civiltà che ci fa perdere la stima di Europa e può generare conseguenze funestissime per l'avvenire. »³⁰⁵

Cette alternative, présentée ainsi, peut cependant être relativisée. Comme nous l'avons vu, le grand programme de chantiers portuaires engagé dans l'élan de l'Unité n'a pas empêché les lois d'exception, ni limité les mesures de répression. Ce qui est essentiel dans ce constat est la prise en compte de la dialectique entre la liberté d'industrie de l'entrepreneur, lui permettant de recourir aux forçats, main d'œuvre moins chère, et la question de l'emploi posée par le gouvernement afin d'éviter les troubles sociaux. On peut d'ailleurs noter qu'alors que la construction socio-politique de la catégorie de « chômeurs » n'avait pas encore été propulsée par les crises économique-sociales et les grèves de la fin du XIXe siècle, poussant des États comme la France, l'Angleterre ou la Belgique à dénombrer les sans-emploi³⁰⁶, alors que la catégorie statistique de chômeurs n'existait pas encore³⁰⁷, le ministère des travaux publics italien demande le 5 mai 1864 à la préfecture de Naples d'obtenir le plus rapidement possible l'état nominatif de tous les travailleurs congédiés par l'adjudicataire se trouvant sans travail, notant pour chacun d'eux l'âge, la patrie, le lieu de résidence et l'année à partir de laquelle ils travaillaient aux carrières alors exploitées par Gabrielli³⁰⁸. Ce que l'on nomme aujourd'hui « restructuration », que l'entrepreneur peut pratiquer grâce à sa liberté d'industrie, a donc participé dans ses effets à la bureaucratisation du contrôle étatique.

305 Atti del Parlamento (Regno d'Italia) – Tornata del 31 luglio 1863. Trad. : « Cela fait plus de deux ans que je dénonce l'état déplorable des provinces méridionales, barrière presque fatale qui s'oppose à la marche et au progrès de nos institutions, distrait nos esprits, l'empêchant de s'occuper du bien-être et de la stabilité de la nation grâce à une judicieuse et saine administration. De très graves erreurs, il convient de le confesser, ont été commises par des hommes envoyés là pour gouverner, lesquels, plutôt que de remédier aux problèmes que devait nécessairement produire un changement de régime en ordonnant des travaux publics dans lesquels le peuple puisse gagner son pain, recoururent à des mesures d'une excessive rigueur qui rendit le brigandage plus obstiné et donna ensuite lieu à cette inhumaine et atroce disposition qui dure depuis deux ans, et dans laquelle le Gouvernement semble faire reposer toute espérance de salut : l'exécution sommaire de ces corrompus ou pervers qui tombent dans les mains de nos troupes et gardes nationaux ; c'est là un système pour notre classique terre de civilisation qui nous fait perdre l'estime de l'Europe et peut générer des conséquences très funestes pour l'avenir. »

306 REYNAUD Bénédicte, « Introduction. L'invention du chômage », in *Regards croisés sur l'économie*, 2013/1 (n°13), p. 11-20.

307 REYNAUD-CRESSENT Bénédicte, « L'émergence de la catégorie de chômeur à la fin du XIXe siècle », in *Économie et statistique*, 1884 (n°165), p. 53-63.

308 ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 114, Pel Ministro alla Prefettura di Napoli, Torino 5 maggio 1864.

Dans les chapitres précédents, notamment dans le troisième, nous avons pu voir comment le nouvel État italien dans sa façon de s'imposer ne fait pas passer l'établissement d'une norme fixe, d'une règle égale pour tous, comme priorité, mais semble au contraire régulièrement gouverner par l'exception, par des mesures extraordinaires, au nom de l'urgence et de la nécessité. Ce qui est vrai dans le cadre des relations avec les entreprises, dans les marchés publics, l'est également au niveau du cadre pénal, de la répression des troubles sociaux. Avant l'Unité cela était déjà le cas dans le royaume des Deux-Siciles mais l'était aussi dans le royaume de Sardaigne. Ainsi le pouvoir piémontais, malgré les litiges parlementaires à ce propos, a déclaré dans les années 1850 plusieurs fois l'état de siège dans des villes de l'île de Sardaigne telles qu'Oschiri. Il revenait alors même aux communes concernées de financer leur occupation militaire.

Dans le même temps, l'État cherche à légitimer les grands travaux qu'il engage, voire à se légitimer à travers ceux-ci au nom du progrès, de l'intérêt général, qu'il est censé représenter. À l'aube de l'Unité, cela peut se traduire par des fêtes publicisées telle que celle à Bosa pour le nouveau port, comme s'il s'agit là de donner l'exemple. Il faut marquer symboliquement l'unité italienne, la fraternité qu'elle est censée apporter. Il faut aussi donner un semblant de consentement, de participation, de la population aux ambitions négociantes visées par les aménagements publics qu'elle finance par l'impôt ou par la perte des biens communaux.

Dans l'empressement de l'État tant volontariste dans les grands travaux que dans la répression des troubles sociaux, l'entrepreneur peut trouver son compte, allant même jusqu'à faire plus de profits grâce au nombre de prisonniers transformés en main-d'œuvre bon marché et dont les gardiens peuvent servir à instaurer l'ordre sur les chantiers. Cependant, un tel usage ne se pose étrangement pas de la même manière sur l'île de Sardaigne et dans les territoires méridionaux nouvellement dominés. Sur l'île de Sardaigne, le pouvoir piémontais règne déjà depuis longtemps. Il a déjà dû batailler au cours de la décennie pré-unitaire et, à la suite de l'unification, le recours aux forçats ne pose pas vraiment de problèmes, bien qu'il soit conseillé de se fournir sur le continent dans des lots de petits délinquants issus de la classe ouvrière. Comme si le gouvernement a déjà abandonné l'idée de « convertir » la population indigène et qu'il ne s'agit alors plus, comme avec la fête de Bosa, que d'au moins sauver les apparences du consensus.

En revanche, dans le *mezzogiorno* nouvellement dominé, notamment à Naples ex-capitale, le recours aux forçats s'avèrent bien plus problématique. Comment justifier la nouvelle domination auprès de la population locale si celle-ci n'améliore pas par l'offre de travail leur condition sociale, voire la détériore en privant d'activité des personnes autrefois employées sous l'État bourbonien ? Les troubles sociaux sont importants. Le nouvel État qui n'a pas redistribué les terres comme l'auraient voulu de nombreux paysans, ne réussit pas même à fournir du travail par le biais du grand

programme de travaux publics qu'il a engagé. Cet État « libéral » se promet de défendre la liberté d'industrie entrepreneuriale au risque de ne réduire en rien les inégalités sociales, d'accumuler les désordres, de les mater par des lois d'exceptions, un emballement répressif qui ne protège en rien les individus de l'arbitraire du pouvoir régalién. De plus, cette contradiction entre liberté entrepreneuriale et État soit disant « libéral » implique également un perfectionnement du contrôle administratif tendant à connaître nommément les individus potentiellement « dangereux » car privés d'emplois. On peut reconnaître ici encore une expression du mouvement réciproque entre essor de l'économie entrepreneuriale et exigence d'un État organisateur

Conclusion

Pour Antonio Gramsci, l'État italien nouvellement unifié «è stato una dittatura feroce che ha messo a ferro e fuoco l'Italia meridionale e le isole, squartando, fucilando, seppellendo vivi i contadini poveri che scrittori salariati tentarono d'infamare col marchio di briganti»³⁰⁹. On ne saurait lui donner tort, tout en insistant sur le fait qu'une telle férocité s'est également accompagnée de grands programmes de travaux publics. Écrivant l'histoire de l'Unité italienne par le biais des grands chantiers portuaires, il est possible de nous questionner sur l'existence d'une relation systémique entre répression, aménagement, légitimation, tout en tentant d'observer comment un État qui a lutté avec une telle ardeur, au nom de la loi, contre les brigands et les paysans a pu, au nom de l'intérêt public, autrement se comporter avec les grands entrepreneurs privés.

L'État unitaire naît d'un contexte de guerre et de concurrences inter-étatiques et s'impose à la fois par la guerre et par l'aménagement du territoire. L'unification formelle est un processus qui, bien que se plaçant dans la continuité d'une histoire séculaire, est rapidement réalisé. Cela est notamment dû à une minorité dominante et piémontaise qui perçoit l'unification comme une extension du royaume de Sardaigne. De fait, malgré les nombreux projets fédéralistes qui ont pu être imaginés, la centralisation des pouvoirs est dès l'origine imposée et peut bénéficier à quelques capitalistes privés qui peuvent exercer, notamment par l'instrument du crédit, une certaine influence sur le nouvel État. L'Unité, c'est aussi la formation d'un marché national, l'application à cette échelle d'une politique de libre-échange d'origine piémontaise poursuivant l'objectif de favoriser les forces du négoce, ainsi que l'instauration d'un système fiscal pouvant œuvrer au désavantage des moins aisés, mis en place pour assurer le remboursement de la dette, mais aussi pour investir dans le domaine militaire et dans l'aménagement du territoire. Concernant ce dernier secteur, le nouvel État s'affirme tout de suite par un volontarisme exigeant : routes, voies ferrées, réseau portuaire d'ampleur... Le but est de tenter de hisser l'Italie au rang des grandes puissances européennes. L'effort en ce sens, déjà bien impulsé dans l'ex-royaume de Sardaigne, est notable mais, appliqué dans la précipitation, ne donne pas partout les mêmes résultats. Nous sommes face à un État qui cherche l'unité politique pour la mettre au service de l'ambition économique et inversement. Une telle unification requérant uniformisation, il cherche dans le même temps à se donner des moyens administratifs d'agir sur tout le territoire. Le modèle piémontais triomphe alors jusque dans la façon

309 GRAMSCI Antonio, *L'Ordine nuovo*, 1920, p. 422.

de classer les ports, de projeter et de gérer les grands travaux, ce qui n'est pas sans provoquer des tensions et des critiques à l'égard du centralisme turinois.

Tout en ayant tendance à creuser les inégalités sociales, par les modalités de financement des travaux et la dilapidation des biens communaux que les travaux publics accélèrent, le volontarisme étatique en terme d'aménagement portuaire tend à bénéficier au capitalisme privé. D'un côté, le perfectionnement des infrastructures de l'échange œuvre au développement du négoce. De l'autre, de grands entrepreneurs en travaux publics peuvent plus directement s'enrichir grâce aux chantiers. Si plusieurs compagnies transnationales se rendent bien compte de l'aubaine potentielle que représente une unification étatique accompagnée d'un tel programme, le nouvel État « libéral » cherche tout de même parfois à limiter une trop grande influence étrangère tout en cherchant officiellement à favoriser la libre concurrence, notamment par des processus d'adjudication dont il pourrait tirer le meilleur prix, adjudication publique au rabais et à enveloppes cachetées. Cependant, les entrepreneurs ne jouent guère le jeu de cette formalité administrative et la contournent avec grande aisance par des offres discrétionnaires - une voie qui, s'ils sont en rapport de force et ont les bons contacts, leur offre paradoxalement une plus grande « transparence » sur les données de la compétition, leur permettant ainsi de tronquer la « libre » concurrence. De nombreuses procédures de marchés publics sont désertées. L'État cherche à lancer rapidement les travaux. La voie privée en est privilégié et l'adjudicataire gagne une plus grande marge de manœuvre dans les négociations. Ainsi, les règles instaurées a priori ne sont pas vouées à être respectées. Dans les coulisses de l'État, on s'arrange par quelques ajustements administratifs. Dans une optique d'unification politique et économique rapide, dans un contexte de concurrence internationale, le volontarisme étatique peut tourner à l'avantage des entrepreneurs. La tolérance est de mise et notable jusque dans le non-respect fréquent des cahiers des charges originels, mais finalement modifiables à souhait. Le compromis est recherché en dépit des normes officielles. On peut supposer au vu de la systématisme du non-respect de la loi, du contournement régulier des règles officielles, qu'une telle tendance n'est pas l'exception à la règle, mais constitue en fait la norme officieuse. Elle a cours au nom de l'urgence et de la nécessité. Le nouvel État semble alors par définition au-dessus des lois, quitte même à ne pas respecter le droit de propriété qu'il est pourtant censé défendre. Il s'engage, passe à l'action, gouverne par cas particuliers, propose des mesures extraordinaires, avant de se légaliser après-coup.

C'est dans un tel cadre que les contrats publics se négocient. L'entrepreneur peut alors jouer des défauts de l'État, de son instabilité administrative pratique, pour obtenir de multiples concessions, ou ne point finir les travaux tout en réclamant compensations. L'entrepreneur a intérêt à pouvoir jouer ou critiquer des dysfonctionnements administratifs, donc à ce que ceux-ci existent, quitte à

pousser l'État dans ses coulisses au bricolage bureaucratique. Les gouvernements changent, un entrepreneur peut rester, quitte à ce que le marché public dont il bénéficie apparaisse finalement comme un signe de stabilité, ce qui peut participer à la formation de dynasties capitalistes pouvant construire des empires financiers grâce à des contrats de long terme passés avec l'État. L'argent « public » devient capital privé, dans un contexte de sévère inégalité sociale portant son lot de troubles, de résistances et de conflits. Le brigandage méridional en est emblématique et, si l'État se montre plutôt tolérant avec les grands entrepreneurs et peu porté à faire respecter pour lui-même les lois, il n'hésite pas à instrumentaliser le droit contre les classes dangereuses.

Avec l'unification, l'État piémontais gouvernait l'île de Sardaigne à coup de mesures exceptionnelles et d'états de siège, ce qui était déjà très critiqué au parlement comme la loi Pica l'est ensuite en 1863, sans que les critiques aient de véritables effets. Le nouvel État cherche à se donner une légitimité, notamment par le biais des grands travaux censés apporter progrès et emploi. Il s'agit de les publiciser comme résultat d'un engouement populaire, quitte à mettre en scène un tel processus de légitimation. Il faut se garder d'imaginer que l'aménagement et l'ordre public répondent à deux logiques distinctes. Ces deux formes d'administration sont plutôt réunies et font mouvement commun. L'entrepreneur peut profiter de la répression qui lui offre des forçats comme main d'œuvre bon-marché. Si après l'unification, sur l'île de Sardaigne, déjà de longue date sous domination piémontaise, cette possibilité ne semble pas poser de grands problèmes au gouvernement, il n'en est pas de même dans l'ex-royaume des Deux-Siciles nouvellement annexé. Le nouvel État, s'y confrontant à de multiples résistances sociales, doit s'y faire accepter ou au moins s'y imposer. Si le lancement d'un grand programme de travaux publics a pu être envisagé comme un moyen de donner du travail aux pauvres afin d'éviter les désordres publics, l'usage de forçats sabote une telle perspective de pacification, tout en relevant de la « liberté d'industrie » de l'entrepreneur que l'État s'engage à respecter. Ainsi, cette « liberté d'industrie » contribue à la fois aux troubles et au perfectionnement des moyens de les réprimer. Le nouvel État « libéral » qui veut soigner l'image de sa « modernité » est pris dans l'étau de ses propres contradictions.

Conclusion générale

« Le champ politique d'opinion publique exige du secret. En distinguant un privé et un public là où n'existait qu'une sphère unifiée, la société contemporaine s'est imposé de tracer entre le public et le secret une frontière nouvelle. En passant de la souveraineté illimitée du monarque absolu à la souveraineté limitée du peuple dans les bornes de ses droits, puis à la souveraineté illimitée de la nation incarnée dans un État investi par des ennemis implacables et menacé par des périls mortels, la frontière entre secret du gouvernement et jugement public de la politique s'est décomposée et recomposée. En passant de la légitimité de la ruse et de la dissimulation du prince à celle de la transparence des moyens et au primat de la sûreté de l'individu, que vient contredire, dans une insurmontable tension, la sûreté de l'État, s'est de son côté décomposée et recomposée la frontière entre l'arbitraire de la violence dissimulée du politique et la légitimité de la politique publique. »

Alain Dewerpe (1994)¹

L'objectif de cette thèse était de critiquer des dualismes conceptuels qui influencent encore considérablement nos manières d'envisager la question de la persistance de phénomènes de type mafieux, ou plutôt même nos façons de poser le problème. Une tendance dominante consiste à aborder l'objet-mafia de manière frontale, à le réifier et lui trouver une place dans un ensemble de catégories théoriques prédéfinies : État de droit, démocratie libérale, progrès, intérêt public, libre marché ... D'un point de vue économique, cela se traduit généralement par une impossibilité de résoudre l'affaire sans finir par établir des distinctions artificielles, au risque de quelque paradoxe : il y aurait le bon marché d'un côté, la libre concurrence, et de l'autre de la triche, des tendances monopolistiques, qui viendraient troubler la pureté originelle, bien qu'on ne puisse vraiment affirmer qu'il ne s'agit pas finalement d'une forme de libre participation au marché dans un

¹ DEWERPE Alain, *Espion. Une anthropologie historique du secret d'État contemporain*, Paris : Gallimard, 1994, p. 115.

contexte inégalitaire. D'un point de vue politique, on retrouve un paradoxe équivalent : il y aurait la démocratie libérale d'un côté, la transparence, l'intérêt public, la protection de la liberté individuelle, et de l'autre encore de la triche, de l'opacité, de la corruption, de la raison d'État, des *arcana imperii*. Pour éviter ce type de paradoxes, nous avons décidé de déplacer la focale, de ne pas nous concentrer sur l'objet-mafia en lui-même mais sur le contexte qui permet à un tel phénomène d'être monnaie courante. Nous avons cherché une façon plus indirecte de traiter d'une telle thématique, changé la façon de poser le problème en abordant un objet plus large qui pourrait nous permettre de replacer le fait mafieux dans l'ensemble des faits auxquels il participe. Réfléchir sur la distinction « public » / « privé » nous a semblé être une bonne entrée en matière et il nous a aussi paru judicieux de recentrer encore la focale sur un objet plus particulier : celui de l'aménagement portuaire, objet d'intersection entre affirmation de la puissance d'État dans un jeu de concurrence méditerranéenne, ascension du négoce maritime et, par le biais de l'adjudication des travaux, développement du secteur privé du bâti.

Dans la première partie, nous avons cherché des traces dans le passé du rapport entre ascension du négoce et développement de l'organisation étatique. La pluralité des cas singuliers devait nous permettre de remettre en cause l'unilatéralité de certains modèles idéologiques par la mise en relief des pratiques. Nous n'avons pas nous-même proposé de nouveaux concepts. Nous nous sommes contentés d'analyser ceux qui existaient déjà, de clarifier divers usages qui ont pu en être fait, de réfléchir sur leurs caractères généraux. Cela ne nous a pas empêché en conclusion de cette première partie de tenter de faire nos propres propositions afin de ne pas soustraire au lecteur la possibilité de juger du cadre théorique que nous avons tenté de tracer à partir de nos critiques. À partir de là, nous nous sommes penchés sur l'étude d'une conjoncture historique plus singulière. Il ne s'agissait plus de multiplier des cas différents dans le temps et dans l'espace afin de questionner quelques modèles que nous avons pu considérer comme idéalistes, mais de chercher à poser un certain regard sur l'Unité italienne en cherchant à étudier le grand programme de chantiers portuaires lancé dans l'élan de la formation de ce nouvel État européen, en s'intéressant à l'état de la relation « public » / « privé » qu'ont pu révéler les marchés publics engagés, et en cherchant à faire ressortir la dimension sociale d'un tel programme. Cette pratique de la comparaison entre contextes étatiques, ce jeu d'échelles autant que d'objet, cette interrogation des cadres généraux d'analyse à partir de la multiplication de cas particuliers, ce caractère réflexif sur le rapport entre représentations et réalité, c'est ce que nous avons osé appeler anthropologie historique de l'État moderne. Notre usage du terme anthropologie historique est donc assez libre. Il faut moins y voir une référence à ce qui a pu être défini ainsi dans l'historiographie française, bien que nous en revendiquions la

pluridisciplinarité², que la marque d'une admiration pour les travaux de l'historien Alain Dewerpe qui a glissé l'expression dans les sous-titres de deux de ses livres traitant chacun d'une manière différente de l'État³.

Pour notre part, nous avons questionné les dualismes modernes, à commencer par la distinction « public » / « privé ». Nous avons cherché notamment d'une façon détournée à interroger l'existence du phénomène mafieux concomitante à celle de l'État moderne. Pour finir, voici quatre nouvelles propositions critiques que nous pouvons tirer de ce travail de thèse.

1) Pour donner une définition synthétique, les mafias sont des groupes criminels aux structures plus ou moins rigides qui visent l'accumulation du capital, prennent en compte la frontière du légal et de l'illégal comme simple donnée tactique pour parvenir à cette fin. Les caractères que le phénomène mafieux a pu prendre dans son histoire ne lui sont pas propres, mais substantiels à l'histoire « moderne » de l'exercice du pouvoir. En cela, ne pouvant être conçu comme « corps étranger » à la société dominante, il en fait nécessairement partie.

Dans un contexte de compétition pour le pouvoir, les États « modernes » se sont formés par la guerre, l'usage de la violence et la neutralisation des dominés. Richesse et puissance étant corrélatives dans l'histoire de l'économie et de la bureaucratie, la course à l'accumulation du capital est un enjeu primordial poursuivi par les élites politiques et économiques. L'extorsion mafieuse appartient à l'histoire de l'impôt autant dans la façon dont elle a pu s'imposer que dans la visée de stabilité financière qu'elle peut poursuivre. L'usure est logiquement l'un des autres domaines de prédilection des mafias. La mafia a pu être comparée à une « industrie de la protection privée »⁴, mais si elle peut bien parfois offrir une forme de « protection », c'est contre des groupes concurrents et contre elle-même. Comme chaque organisation de pouvoir, la mafia cherche à légitimer son existence, à obtenir un certain consensus social. Elle porte alors un discours sur elle-même visant à la faire passer pour honorable ou, pour le moins, indispensable.

Les analogies que l'on peut trouver entre mafia et État ont pu pousser un sociologue comme Charles Tilly à présenter l'État, construit par la guerre, comme « crime organisé »⁵. D'une façon plus lapidaire, d'autres ont pu écrire que l'État « est la mafia qui a vaincu toutes les autres, et qui a

2 Voir par exemple : BURGUIERE André, « L'anthropologie historique et l'école des *Annales* », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques* [En ligne], 22, 1999. ou encore SCHMIDT Jean-Claude, « Anthropologie historique », *Bulletin du centre d'études médiévales d'Auxerre / BUCEMA* [En ligne], Hors-série n°2, 2008.

3 DEWERPE (1994) ; DEWERPE Alain, *Charonne, 8 février 1962 : anthropologie historique d'un massacre d'État*, Paris : Gallimard, 2006. Nous ne remercierons d'ailleurs jamais assez Fabrice Jesné, directeur des études pour les époques moderne et contemporaine à l'École française de Rome, de nous fait pousser à lire Alain Dewerpe.

4 GAMBETTA Diego, *La mafia siciliana. Un'industria della protezione privata*, Torino : Einaudi, 1992.

5 TILLY Charles, « La guerre et la construction de l'État en tant que crime organisé », *Politic. Revue des sciences sociales du politique*, 49, 2000, p. 97-117.

gagné en retour le droit de les traiter en criminelles »⁶. Si l'intuition n'est pas en soi condamnable, d'autant qu'elle est tentante, il nous semble cependant qu'il faille éviter de réduire le problème à peau de chagrin. L'État « moderne » est peut-être plus comparable à un « crime organisé » qu'à une mafia en tant que telle : cette dernière version affirmée par goût de la formule relève de l'anachronisme. Umberto Santino, à propos de la péninsule italienne unifiée, a une phrase plus juste : « Non è una forzatura ideologica affermare che *non c'è stato, in Italia, Stato senza mafia, come non c'è stata mafia senza Stato* »⁷.

Il nous semble qu'il faille démythifier l'État, ôter tout idéalisme en ce qui le concerne et considérer justement que cet idéalisme, au sens philosophique du terme, ne fait que participer à son image d'abstraction transcendante, image qui participe à la légitimation de sa capacité matérielle de neutralisation. Opposer la mafia à l'État n'est donc pas seulement une erreur d'analyse, mais participe pleinement à la reproduction possible des dynamiques mafieuses. Il faut garder à l'idée que les possibilités institutionnelles du crime ne sont pas séparables des possibilités criminelles des institutions.

2) Le « privé » ne s'oppose pas au « public ».

Ascension du négoce et développement de l'État « moderne » organisateur sont allés de pair. La guerre a nécessité le recours à des entrepreneurs de guerre, l'usage fréquent du mercenariat. Malgré une volonté de contrôle toujours plus importante, voire nécessaire dans un contexte de concurrence, la levée même de troupes a pu se faire sous l'égide de capitaines, dans une forme de semi-entrepreneuriat. De même la levée de l'impôt a eu ses fermiers qui ne sont autres que des adjudicataires, relais du pouvoir central. Ce qu'on appelle aujourd'hui « marchés publics » ont pu constituer la base du mouvement réciproque entre essor du capital privé et construction étatique. Par ailleurs, l'endettement étatique auprès de divers créanciers a pu accroître l'influence de ces derniers sur le façonnement de la forme de l'État. Le sociologue Pierre Bourdieu tout comme l'économiste François Fourquet, chacun à leur manière, ne réussissent pas à se libérer d'un tel « problème », sans donner l'impression qu'il faille choisir un concept relationnel contre son doublon. Le premier affirme que le « privé » est en grande partie habité par le « public »⁸, le second laisse entendre que l'État fait l'économie⁹. Les deux penseurs influencés par le marxisme retournent sur un tel point l'idéologie marxiste donnant, pour le dire d'une manière simpliste, l'avantage à la

6 COMITE INVISIBLE, *À nos amis*, Paris : La Fabrique, 2014, p. 192.

7 SANTINO Umberto, *La Mafia come soggetto politico*, Trapani : Di Girolamo, 2013, p. 44.

8 BOURDIEU Pierre, *Sur l'État. Cours au collège de France 1989-1992*, Paris : Raisons d'agir / Seuil, 2012, p. 507-508. Voir I.7.conclusion

9 FOURQUET François, *Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur (XVI^e-XVIII^e siècles)*, 2002, Paris : La Découverte, 2017, p. 60. Nous ajoutons tout de même que nous partageons tout à fait sa conception de l'économie politique comme forme réflexive et théorique de la politique économique.

« superstructure » sur l' « infrastructure ». Nous retrouvons par conséquent le dualisme, l'idéologie de la séparation, là où nous croyions l'avoir laissé. On ne peut pourtant en aucun cas séparer « public » et « privé » ou donner une quelconque primauté à une des deux dimensions. L'un ne peut exister sans l'autre. Étudier l' « origine » de ce que l'on nomme aujourd'hui « partenariats-public-privé » donne à voir qu'il n'y a pas véritablement d' « origine » que l'on pourrait aisément nommer¹⁰. La distinction entre un « public » et un « privé » est la formulation dans la langue officielle du pouvoir « moderne » de ce que Jacques Ellul nomme le « double mouvement corrélatif » entre essor de l'économie et exigence d'un État organisateur¹¹. Au vu du lien intrinsèque entre les deux dynamiques, il ne semble pas abusif d'écrire que « la division montrée est unitaire, alors que l'unité montrée est divisée »¹². Le débat idéologique sur la contradiction ou conjugaison entre les intérêts privés et l'intérêt public, cheval de bataille entre « libéraux » et « anti-libéraux », semble partir d'une fausse question dont la fonction peut être d'occulter un vrai problème. Il pourrait se poser ainsi : existe-t-il a priori une légitimité pour parler au nom de l'intérêt « public » ? Bien sûr, la notion même d' « intérêt » est problématique car malléable selon les circonstances¹³. Il reste qu'un des ressorts fondamentaux de l'idéologie est de pouvoir généraliser en dépit des contre-exemples et de parler au nom d'un ensemble d'individus bien plus large que ce que la décence intellectuelle ne devrait le permettre.

3) L'opposition entre « mercantilisme » et « libéralisme » est trompeuse.

Il est notable que le concept de « système mercantiliste » a été inventé dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, pour englober sous un même ensemble diverses idées et politiques économiques et les renvoyer symboliquement au passé afin de mieux s'en distinguer et de prouver ainsi son originalité¹⁴. Il n'est pas abusif d'y voir, comme Jean-Marc Mandosio l'affirme pour des penseurs de la Renaissance, une nouvelle forme d'autopromotion idéologique d'une avant-garde intellectuelle¹⁵. Le néologisme « libéralisme » apparaît quant à lui, d'une manière moins péjorative, en 1818, sous la plume de Maine de Biran afin de qualifier la doctrine des partisans français des libertés politiques au XVIII^e siècle¹⁶. Dans la pratique, il n'y a jamais eu une époque de « mercantilisme » et une époque successive de « libéralisme », tout comme il n'y a jamais eu une

10 Voir par exemple I.0.

11 ELLUL Jacques, *Histoire des institutions. XVI^e-XVIII^e siècle*, 1956, Paris : PUF, 2014, p. 16.

12 DEBORD Guy, *Œuvres*, Paris : Gallimard, 2006, p. 783.

13 Voir I.6.

14 Voir I.6.2.

15 MANDOSIO Jean-Marc, « Une perspective critique la notion de Renaissance », 82^e session annuelle du Comité de l'Union académique internationale, Bruxelles, 2009.

16 DOSTALER Gilles, « Capitalisme et libéralisme économique », in CHARTOIRE Renaud (dir.), *Dix questions sur le capitalisme aujourd'hui*, Auxerre : Éditions Sciences Humaines, 2014, p. 17-25.

époque de guerre pour le négoce suivie d'une époque de doux-commerce. On peut tout au plus faire une histoire de la formulation de telles images et de leur fonction et remarquer sobrement que pour tout capitaliste, mafieux ou non, si la guerre est une bonne façon de gagner des territoires, des marchés, divers avantages économiques, elle n'est pas toujours bonne pour les affaires¹⁷.

Dans une certaine mesure, l'histoire du concept de « capital » nous éclaire bien plus sur la question. Ce que François Quesnay désigne en 1757 comme « système des commerçants » afin de dénoncer l'avantage et la protection donnés par des souverains aux négociants « internationaux », bénéficiant par exemple de monopoles¹⁸, afin de faire rentrer dans les royaumes du capital en tant qu'avances monétaires, n'est pas étranger à l'histoire de l'ascension du négoce, à la domination progressive de ce qui a pu être appelé « capital marchand » menant sur la voie d'une valeur de l'argent comme équivalent universel, préalable nécessaire, selon Karl Marx, à l'affirmation du capital comme rapport social de production¹⁹. Il y a donc division factice car pas de « libéralisme économique » possible sans « mercantilisme ». L'économiste François Fourquet a très bien saisi le rôle qu'ont pu avoir les États dans l'affirmation de la valeur d'échange dans une optique de mesure de la puissance²⁰. C'est en partie juste mais pas tout à fait. D'une certaine manière, c'est paradoxalement répéter à demi-mot ce que dit François Quesnay en prenant parti théoriquement pour la logique que le physiocrate accuse. Il est très habile d'insister sur le rôle de la concurrence géopolitique et de la circulation mondiale dans la fixation de la valeur, « valeur sociale mondiale »²¹, mais il l'est peut être moins de renier pour autant la théorie de la valeur-travail²². L'inverse, comme a tendance à le faire le philosophe Anselm Jappe insistant particulièrement sur le rôle prédominant du travail abstrait²³, est sans doute plus sophistiqué mais n'est pas plus juste pour autant. Peut-être sommes nous dans une modération de facilité, mais nous n'hésitons pas trop à déclarer qu'il n'y a pas à choisir théoriquement sur un tel dilemme. Si la pensée d'Adam Smith contient bien quelques paradoxes, qu'il ne réussit pas à résoudre tous les problèmes qu'il soulève²⁴, le fait d'avoir énoncé « une théorie de la valeur comme *pouvoir d'achat de travail*, et d'en avoir pratiqué une autre comme *travail contenu* » ne nous semble pas être aussi paradoxal que l'entend François Fourquet²⁵. Il n'y a pas la production d'un côté et la circulation de l'autre. La force de

17 Voir I.2.

18 SPECTOR Céline, « Le concept de mercantilisme », *Revue de métaphysique et de morale*, 2003/3 (n°39), p. 289-309.

19 Voir I.5.1.

20 FOURQUET (1989).

21 *Id.*, Chapitre 17.

22 *Id.*, Chapitre 16.

23 JAPPE Anselm, *Les aventures de la marchandise. Pour une nouvelle critique de la valeur*, 2003, Paris : La Découverte, 2017. Jappe rejoint en de nombreux points POSTONE Moishe, *Temps, travail et domination sociale*, 1993, Paris : Mille et une nuits, 2009.

24 Voir I.5.2. ; I.5.3 et I.6.2.

25 FOURQUET (1989), p. 246.

travail est une marchandise. Le rapport social de production appartient à la sphère de la circulation. Le « pouvoir d'achat de travail » dépend de la négociation sur la valeur du « travail contenu ».

Si nous nous sommes autorisés cette précision, c'est parce que nous voyons dans un tel faux dilemme le reflet du dualisme théorique entre « mercantilisme » et « libéralisme ». Or il nous semble que l'attention de certains hommes politiques et autres penseurs du XVIII^e siècle sur les productions, notamment agricoles, des arrières-pays n'est pas en opposition avec l'attention sur la circulation maritime²⁶. On pourrait dire simplement que c'est une question de contexte, qu'il n'y a là, dans un cadre de concurrence et de courses à la puissance, qu'un acte de l'histoire du devenir-monde de la marchandise. Par ailleurs, il nous semble assez clair que l'État « libéral » unitaire italien est abusivement qualifié ainsi. Déjà, le mot « libéral » est tellement polysémique que la valeur d'une telle image est bien relative. Mais si l'on prend ne serait-ce que des définitions basiques du « libéralisme », on voit bien à partir de l'exemple du grand programme d'aménagements portuaires lancé dans l'élan de l'Unité²⁷ qu'aucune d'elle ne correspond à la réalité. Il n'y a pas de « libre-marché » quand les négociants réussissent à contourner aussi facilement les adjudications officielles²⁸. Certains négociants bénéficient d'une grande tolérance législative et de nombreuses concessions étatiques²⁹, ce qui n'est pas une logique très différente que celle que pouvait dénoncer certains contempteurs du « système mercantiliste ». Cette tolérance n'est pas de mise quand il s'agit de réprimer les « classes dangereuses » : dans ce cas, les « droits » essentiels de l'individu sont bafoués au nom de la nécessité et de la puissance d'État qui ne protège pas de lui-même chaque membre de la société contre l'injustice et l'oppression³⁰.

4) Il n'y a pas d'un côté l'arbitraire et de l'autre l'« État de droit »

Dans le jeu des concurrences internationales, des États n'hésitent pas à protéger certains négociants contre d'autres États³¹. Certains négociants n'hésitent pas de manière concomitante à utiliser les différences législatives et les rapports inégalitaires entre États pour faire leur affaires³². Il est difficile de contrôler et taxer le négoce dans de telles conditions, d'autant que la course à la création de valeur dans un contexte concurrentiel et la poursuite du progrès industriel poussent l'État moderne à ne pas trop brider les capitalistes privés, d'autant plus que ceux-ci agissent sur la construction étatique. Le monde du négoce peut avoir tendance à profiter d'ouvrages publics sans

²⁶ Voir par exemple I.1.2 ; I.5.3 et I.5.4.

²⁷ II.1.

²⁸ II. 2.

²⁹ II.3 et II.4.

³⁰ II.5.

³¹ Voir I.3.

³² *Id.*

en payer le coût, ce qui peut avoir de lourdes retombées sociales sur les classes les plus pauvres³³. Cela n'est pas sans augmenter le risque de troubles à l'ordre dominant. Dans la gestion des travaux publics comme dans celle des désordres sociaux, dans un contexte comme celui des débuts de l'État « libéral » italien, la logique poursuivie n'est pas celle de la fixation a priori d'une règle générale qui serait ensuite égale pour tous et dont il faudrait punir les écarts, mais le contraire. L'exception, les mesures extraordinaires, sont dans la construction de ce nouvel État la règle. Ce n'est pas à partir du règne du droit général et « libéral » qu'on définit la marge, mais à partir d'une exception légalisée ensuite que se construit le droit général³⁴. En somme, il n'y a pas d'un côté l'arbitraire et de l'autre ce qu'on pourrait appeler un « État de droit ». Nous ne sommes pas très loin ici de Michel Troper lorsqu'il affirme que l'État d'exception n'a rien d'exceptionnel, et qu'il parle à ce propos du paradoxe d'Agamben³⁵. Nous ne l'écrivons pas de la même manière que Troper mais nous pensons effectivement, notamment au vu de notre seconde partie sur l'Unité italienne, que le philosophe Giorgio Agamben n'arrive pas à se départir d'un certain paradoxe. Dans *État d'exception*, il écrit que : « L'aspect normatif du droit peut être [...] impunément oblitéré et contredit par une violence gouvernementale qui, en ignorant, à l'extérieur le droit international et en produisant à l'intérieur un état d'exception permanent, prétend cependant appliquer encore le droit »³⁶. Il qualifie ensuite le « retour à l'état de droit » impossible. Mais de quel « État de droit » s'agit-il, d'autant qu'il écrit plus tôt que : « La suspension de la norme ne signifie pas son abolition et la zone d'anomie qu'elle instaure n'est pas (ou du moins prétend n'être pas) sans relation avec l'ordre juridique »³⁷ ? Voici donc que nous avons d'un côté une suspension de la norme qui ne signifie pas son abolition et de l'autre un aspect normatif oblitéré au nom d'un état d'exception qualifié d'application du droit. Il est toujours hasardeux, pourrions-nous dire, d'attendre du concept de chien qu'il aboie. Il y a plutôt des circonstances historiques qui entraînent la stabilisation sociale recherchée par décisions législatives, ou légalisation de l'exceptionnel, faisant suite à des événements particuliers. Cela ne veut pas dire que le droit n'importe pas, qu'il ne peut exister quelques contradictions pratiques entre ce que le droit devrait être, ou plutôt pourrait être, sa possible logique d'équité, et son usage instrumental³⁸, mais il faut garder en tête qu'un gouvernement peut à la fois changer les lois et échapper à leur application. On pourrait même dire plutôt que l'État est par définition au-dessus des lois car ce sont bien des hommes qui font la loi et des hommes aussi qui l'appliquent selon les

33 Voir I.4.

34 Voir II.3. et II.5.

35 TROPER Michel, *Le droit et la nécessité*, Paris : PUF, 2011, Chap. III.

36 AGAMBEN Giorgio, *Homo Sacer. L'intégrale 1997-2015*, Paris : Seuil, 2016, p. 251.

37 *Id.*, p. 196.

38 Sur cette question, on peut notamment se référer à la réflexion d'Edward Palmer Thompson : THOMPSON Edward Palmer, *La guerre des forêts. Luttres sociales dans l'Angleterre du XVIII^e siècle*, Paris : La Découverte, 2014, Chap. « Le droit mis à l'épreuve ».

circonstances. Cela n'empêche pas qu'un homme d'État puisse, une fois déchu ou sur le point de déchoir, terminer par être jugé. Le problème d'une opposition philosophique stricte entre un concept d'État de droit qui juge en guise d'aboiement et un concept d'état d'exception qui aboie en guise de jugement relève, nous semble-t-il, de l'idéalisme. Ainsi, même des penseurs jugés comme particulièrement critiques et radicaux n'échappent pas à la prévalence de certains dualismes simplificateurs qui obscurcit la vision de l'État moderne plutôt qu'elle ne permet de l'éclairer.

La distinction entre état d'exception et de État de droit a des points communs avec les distinctions entre privé et public, particulier et général, archaïsme et modernité, mafia et État. On ne peut laisser de tels dualismes donner cadre à notre pensée. Nous espérons avoir contribué à le démontrer dans ce travail doctoral.

Sources

Nous profitons de cette section pour présenter brièvement la nature des documents utilisés dans chaque fond archivistique. Il n'est donc pas question de décrire le contenu entier de tous les dossiers, mais seulement d'indiquer ce qui y fut étudié pour l'écriture de cette thèse.

Archivio Storico del Comune di Bosa

- **Sezione II, S.O. n° 15 B2, Delibere del consiglio comunale, 28 aprile 1863** : Il s'agit de la délibération du conseil communal en faveur de la construction du port de Bosa.

Archivio di Stato di Cagliari

- **Serie II Segreteria di Stato e di guerra 1168** : Le document utilisé est un rapport à propos de l'état des ports et des plages sur l'île de Sardaigne que l'on peut estimer, au vu des lettres entre lesquelles il est inséré, comme datant de 1736. Pour de nombreux endroits, y sont indiquées les conditions d'accostage, la présence ou non de défenses littorales et d'habitations. Cela permet de se faire une idée des conditions portuaires d'une île qui a peu d'infrastructures. Par ailleurs, deux autres documents de 1735 et 1736 mettent en évidence le rendement fiscal du port de Cagliari entre 1721 et 1735, dont une partie du produit est censé être utilisée pour la réalisation de travaux portuaires.

Archivio di Stato di Catania

- **Intendenza borbonica 1301 e 1302** : Deux dossiers qui, sur certaines thématiques, sont à liés entre eux. Rapports de l'intendance, observations du tribunal civil et diverses correspondances nous permettent de constater pour les années 1820 que si des négociants débiteurs de l'administration publique ne paient pas les taxes douanières, ils peuvent eux-mêmes spéculer sur la dette publique dans le cadre du financement de travaux portuaires auquel ils sont invités à participer en échange d'intérêts avantageux sur investissement.
- **Seria I 443 e 444** : Ces dossiers permettent de suivre le litige entre l'entreprise piémontaise Sartori, transformée à sa liquidation en *Società per il nuovo porto di Catania*, et la municipalité de Catane dans le cadre de la construction du nouveau port de cette ville.

Archivio di Stato di Firenze

- **Miscellanea 515** : Le document utilisé est un discours d'ingénieur de 1671 à propos d'un projet d'assèchement de marais dans la campagne de Pise. Il donne notamment à voir la difficile conciliation entre la visée étatique d'une plus grand rendement agricole et d'un développement du commerce, et les habitudes des pêcheurs d'anguilles n'ayant nullement l'intention de se reconverter. Par ailleurs, il montre comment, dans le cadre d'un projet d'aménagement, un ingénieur s'inspire des expériences menés dans d'autres États.
- **Segreteria di finanze affari prima del 1788, 803** : S'y trouve un édit de Pierre Léopold datant du 11 juin 1779. Cet édit poursuit une tentative d'allègement de la réglementation, d'uniformisation administrative. Sa justification discursive est celle d'une simplification visant une plus grande facilité d'application et efficacité des procédures. Il comprend notamment une transformation de la précédente *tariffa generale* revue en 1721. Il permet de mettre en évidence les nouveautés législatives introduites à cette période en ce qui concerne les entrées et sorties portuaires.
- **Consiglio di Reggenza 654** : Une lettre du bureau de la santé de Livourne, datant d'avril 1750, aborde la question de la construction d'un édifice considéré comme trop proche du Lazaret de San Jacopo et destiné à l'habitat locatif, ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes de contrôle et risques épidémiques si une telle proximité était mise à profit pour sortir clandestinement des marchandises. Elle permet de saisir l'importance de la maîtrise du territoire et de son aménagement pour des autorités qui n'ont pas les moyens d'établir une parfaite surveillance. Par ailleurs, les nombreuses instructions concernant le lazaret présentes dans le même fond et publiées sept ans plus tard nous montrent comment l'histoire des lazarets et celle des douanes sont liées, comment la prévention des épidémies a participé au perfectionnement de l'appareil bureaucratique d'État, avec ses registres, ses classifications, ses chaînes de commandement et de contrôle.

Archivio di Stato di Genova

- **Prefettura sarda 198** : Dossier contenant les diverses appels d'offre publiées à la préfecture et dans des journaux pour tous les travaux portuaires du royaume de Sardaigne prévus dans les années 1850. C'est à Gênes, place forte de l'entrepreneariat privé et siège de la direction des travaux maritimes du corps royal du Génie, que les travaux portuaires sont principalement gérés.

Archivio di Stato di Livorno

CNLO (Cantiere navale Luigi Orlando)

- **5M2-3** : Il s'agit d'un dossier du fond privé de l'entreprise Orlando laissé à l'*Archivio di Stato di Livorno*. On y trouve divers documents généraux de description des travaux effectués pour le port de Livourne, de comptabilité, ainsi que quelques rapports et correspondances sur les aspects administratifs de la concession du chantier.
- **3MB** : Toujours issus du même fond privé, on y trouve la liste des tous les ouvrages exécutés par l'entreprise Orlando, d'abord celle de Luigi, puis celle de ses deux fils, de 1866 à 1918, ainsi que des plans. Le document qui nous a surtout intéressé est celui de la *comparsa conclusione dei signori Fratelli Orlando contro l'Ufficio del Registro di Livorno* en 1899 dans le cadre d'un procès. Il traite notamment de la concession récupérée en héritage par les fils Orlando. On regrettera en revanche la partialité des sources retenues : n'est présente que la défense des Orlando à charge contre l'administration.
- **Prefettura di Dipartimento del Mediterraneo 1808-1814 Seria II, 154 Affari diversi e lettere relativi a lavori del porto di Livorno** : Ce dossier comprend le suivi de quelques travaux portuaires réalisés en Toscane, particulièrement à Livourne, durant la domination napoléonienne. Il donne à voir l'affirmation du mode de fonctionnement des Ponts et Chaussées dans cette région italienne, le contenu des cahiers des charges, les relations assez tolérantes entretenues avec les entrepreneurs en négociation avec l'État, les différences de rémunération sur un chantier, le mauvais traitement des forçats et les conflits sociaux qui en émergent.

Archivio Storico del Comune di Marsala

- **Atti del Decurionato 1816 – 1824** : Ce fond est particulièrement rempli et dense. Il y est question des nombreuses et diverses questions touchant la commune de Marsala entre 1816 et 1824, parmi lesquelles on peut tout de même extraire le cas de John Woodhouse, entrepreneur anglais qui bénéficie de divers avantages pour son commerce et sur lequel les notables de la ville reviennent régulièrement.

Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (Marseille)

- **6 S 20 1** : Mémoires d'ingénieur des Ponts et Chaussées, correspondances entre négociants et ministre de l'intérieur, et entre ministre de l'intérieur et ingénieur, rapport d'architectes employés par la chambre de commerce de Marseille pour contester les projets des Ponts et Chaussées. Si les documents contenus dans ce dossier permettent de retracer pour le Premier

Empire les projets d'aménagement du port menés afin de pouvoir agrandir les quais, il donne surtout à voir les désaccords pouvant exister à un tel propos entre négociants de la chambre de commerce et corps des Ponts et Chaussés. Il permet de comprendre dans quelle mesure des négociants cherchent à influencer les décisions de l'exécutif par échanges épistolaires directs avec des ministres, comment le monde du négoce, spolié de plusieurs de ses avantages durant la Révolution mais remis en selle comme partenaire institutionnel de l'État sous le Consulat, compte sur la Restauration pour regagner les privilèges du siècle précédent, dont la franchise portuaire, mais aussi pour tenter d'écartier l'autorité des Ponts et Chaussées qui a gagné en force avec le régime napoléonien mais ne s'exerçait pas en Provence avant la Révolution, et d'entériner un projet de travaux dont elle risque de participer au financement.

- **6 S 20 2** : Grâce à un tel dossier, il est surtout possible d'aborder les projets de travaux engagés pour le port de Marseille entre la fin des années 1830 et le début des années 1840, qui posent comme principal problème la pertinence ou non d'une expropriation massive d'habitations et magasins jouxtant le bassin, expropriation dont le coût peut apparaître comme trop important. Cependant, nous nous sommes pour notre part contentés de prendre note, grâce à des annonces publiés dans le *Journal du Sud* et destinés aux potentiels voyageurs, des liaisons maritimes régulières existantes entre des villes portuaires de Méditerranée.

Archivio Storico del Comune di Messina

- **Camera di Commercio Industria ed Agricoltura, Relazione presentata al Ministero della Marina Mercantile, v. 1950.** : Il s'agit simplement d'un petit mémoire composé largement a posteriori par la chambre de commerce de Messine pour le ministère de la marine mercantile sur les conditions maritimes de leur ville. Y est notamment intégré un large retour historique, les auteurs cherchant à faire valoir la grande ancienneté de franchises douanières officielles qui remonteraient au XI^e siècle.
- **Editto reale per Lo ristabilimento, ed ampliazione de'privilegi, e del Salvocondotto della scala, e porto franco della Citta di Messina, Napoli Stamperia Reale, 5 settembre 1784** : Ce document est l'édit royal confirmant la franchise du port de Messine en 1784 tout en en donnant les contours réglementaires. On y trouve donc les mesures que comporte cet édit, ce qui nous permet de comprendre la teneur administrative et politique d'une telle législation.

Archivio di Stato di Napoli

- **Ministero dei Lavori Pubblici 252** : Ce fond archivistique concerne quelques travaux ferroviaires envisagés avant l'Unité dans le royaume des Deux-Siciles.
- **Ministero dei lavori pubblici 314** : Celui-ci concerne entre les années 1840 et 1850 les travaux projetés, initiés puis abandonnés, pour le port militaire San Vincenzo, notamment à des fins commerciales. Avec le dossier précédent, il nous permet de saisir que les travaux lancés dans l'élan de l'Unité italienne sont, au moins en partie, une récupération d'anciens projets bourbonniens.
- **Segreteria d'Azienda 197** : Un document datant du 6 décembre 1759 rédigé par le marquis de Torreblanco et les députés du port de Salerne marque le prolongement de dix années d'exemption de la gabelle pour quiconque participerait au financement de travaux portuaires déjà initiés et en partie financés par les impositions générales.

Archives Nationales (Paris)

- **H¹1261 et H¹ 1262** : Ces deux dossiers méritent d'être décrits ensemble car ils comportent des documents similaires. On y trouve de nombreux rapports d'intendance, correspondances, mémoires de communauté, traitant de projets de travaux portuaires dans les années 1780 en Provence. Les cas qui sont abordés dans notre travail sont ceux de Saint-Tropez, de La Seyne, de Toulon ou encore de de Saint-Nazaire (aujourd'hui Sanary-sur-mer). Ils permettent de remarquer les concurrences qui peuvent exister entre communautés portuaires dépendant pour l'exécution de travaux en leur localité du bon-vouloir de l'autorité royale, de son soutien financier, ainsi que des décisions et des choix d'investissement décidés au niveau de l'assemblée provinciale, si ce n'est pour Saint-Tropez, appartenant aux dites terres adjacentes et ne pouvant par conséquent pas bénéficier de la solidarité fiscale de la province. Ils montrent aussi l'idée que peuvent se faire les notables de communautés des critères de sélection étatique en ce qui concerne l'investissement portuaire : c'est ce que l'on peut observer à travers l'analyse des arguments utilisés pour mettre en avant le port de leur ville. La réception et la répétition de tels arguments par l'intendant peuvent renseigner sur la véracité de ces critères, et par conséquent sur la conception étatique du rôle des interfaces maritimes dans un contexte méditerranéen de concurrence militaire et commerciale. Par ailleurs, grâce aux divers rapports et mémoires, il est possible de retracer la chronologie des investissements et des travaux faits en matière portuaire dans certaines villes de Provence, ainsi que d'avoir un regard rétrospectif sur les séparations politiques qui ont eu lieu à la fin du XVII^e siècle entre certains bourgs d'arrière-pays et certains bourgs portuaires.

- **H¹1317** : On y trouve des documents relatifs au port de Marseille dans les années 1780 : correspondances, mémoires, rapports. Des travaux pour paver une partie supplémentaire de quais provoquent un litige entre la communauté et la chambre de commerce à propos du financement de l'opération, litige sur lequel l'État est appelé à trancher. La chambre de commerce voudrait une participation financière de la communauté déjà bien endettée à un tiers de la dépense, ce que cette dernière voudrait refuser, prétextant de l'arrêt du conseil de 1776 prévoyant, après de nombreux débats à un tel propos, que le financement d'entretien et de réparation des quais revenait à la chambre de commerce. Seulement, il s'agit dans ce cas du pavage d'un nouveau quai, ce qui ne peut être à proprement parlé considéré comme de l'entretien. La question est donc délicate. Ce dossier permet de retracer sommairement les modalités de financement alors en cours à Marseille pour de tels objets, tout en nous indiquant qu'à la veille de la Révolution, la question n'est toujours pas réglée.

Archivio Centrale dello Stato (Roma)

Ministero dei Lavori Pubblici Porti et fari

- **14 et 15** : Le premier fond concerne les projets de travaux à Bosa et à Tortoli. Le second permet d'approfondir le cas de Tortoli. On y trouve les appels d'offre, cahiers des charges, diverses correspondances, mémoires d'ingénieur, propositions et requêtes d'entrepreneurs ou, encore et entre autres, des échanges sur un conflit de propriété.
- **173** : Ce dossier comprend un fascicule sur l'état des travaux généraux de curage des ports du royaume en 1859, à la charge de l'entreprise Orlando.
- **109** : Appels d'offre, cahier des charges, correspondances, le cas qu'il est possible de suivre est celui du prolongement des quais portuaires de Messine.
- **114 et 115** : Ces deux fonds nous permettent de suivre à Naples l'entreprise Gabrielli engagée pour réaliser les travaux portuaires du prolongement du port San Vincenzo, travaux qui comprennent en amont l'exploitation des carrières de Granatelli et de Pozzuoli. Correspondances, projet de loi, cahier des charges, rapports d'une commission créée pour suivre la question, articles d'un journal local critique à l'égard de la politique piémontaise de gestion des travaux publics, mémoires d'ingénieur, constituent le corpus et nous éclairent sur les litiges existant et leur résolution.
- **181** : On y trouve un fascicule comprenant des documents traitant de la réorganisation de l'administration : ébauches, réalisées à partir du modèle piémontais, ou encore correspondances sur la nouvelle classification portuaire portée à l'échelle du royaume d'Italie.

- **683** : Voici un fond assez dense qui concerne les travaux du port de Reggio de Calabre, à partir des années 1870, et du cas Vita, entrepreneur en litige avec l'État. Nous intéressants surtout aux années 1860, nous l'avons laissé de côté pour n'utiliser, qu'à titre de comparaison, les règles présentes dans le cahier des charges.

Archivio Storico del Comune di Sassari

- **Dominazione piemontese D** : On trouve dans ce fond les registres administratifs des *Civiche Casse Ordinari e del Porto*, datant de 1790, grâce auxquels il est possible d'observer en partie le fonctionnement des adjudications des droits sur le blé, la farine, la douane, le sel ou encore celui prélevé sur la pesée du blé.

Archivio di Stato di Torino (sezione Corte)

- **Mazzo I Cat. 19A** : On trouve dans ce dossier plusieurs documents assez divers à propos de la question portuaire sur l'île de Sardaigne, dont des lettres et rapports mettant en évidence l'existence de litiges diplomatiques à propos des requêtes et des refus d'exemption fiscale, impliquant notamment le consul de France à Cagliari qui réclame que soient appliquées les clauses envisagées à ce propos dans les traités de paix issus des guerres du siècle précédent. Il est possible d'analyser grâce à cela quelques rapports de pouvoir diplomatiques, ainsi que les tensions pouvant exister entre des États reliés entre par le négoce. Toujours sur le problème de la fiscalité, on y trouve aussi un billet datant de 1729 envoyé au vice-roi de Sardaigne par le marquis de Costanze à propos du port de Torres et concernant la pertinence d'y investir dans des travaux. Cela nous donne quelques indications sur les craintes qui peuvent exister à l'égard de la pratique de la contrebande, considérée comme un manque à gagner au niveau des entrées fiscales, et le manque de capacité de contrôle portuaire. Une lettre de requête écrite quatre ans plus tard par le duc de Mandas, possédant également le fief de Terranova, aujourd'hui Olbia, nous a également intéressé. Profitant du non-investissement royal pour le port de Torres, il espère pour l'avoir obtenir un financement pour celui de Terranova. Le duc cherchant à ne pas essuyer le même refus sous prétexte de craintes similaires et proposant dans le cadre de l'investissement la construction d'une forteresse, ce document nous permet de prendre en compte la grande importance que prend la question du contrôle et de la défense dans l'ambition portuaire. Les soucis que se pose le duc concernant les habitudes des sardes peu attirés par le commerce nous montrent également comment promotion du négoce et du populationnisme vont alors de pair, tout en nous dévoilant un certain écart coutumier et éthique pouvant exister entre

le monde paysan et celui des notables. Un billet royal plus tardif adressé à l'intendant général de Sardaigne et datant de 1756 vient confirmer la longue lutte que les dominants cherchent à mener contre le manque de commerce et les mesures qu'ils tentent de prendre pour casser les anciennes habitudes des habitants de l'île, dans un souci notamment de peuplement des littoraux.

Pour finir, nous nous sommes intéressés plus longuement à un fascicule concernant une affaire de contrebande impliquant des marchands corses, arrêtés et enfermés sur l'île de Sardaigne en 1775, ce qui entraîne un conflit diplomatique entre les autorités du royaume de Sardaigne et les consuls du royaume de France, les premiers cherchant à se prémunir d'une pratique qui pénalise leurs entrées financières et leur capacité de contrôle, les seconds cherchant à défendre les marchands corses, alors sujets de la France. Si nous n'avons que la version des autorités piémontaises à travers un mémoire de l'intendant général de Sardaigne adressé au vice-roi, et non pas directement celle des autorités françaises qui y est seulement relatée rapidement, cela n'empêche pas de percevoir grâce à un tel document comment la question de la contrebande ne se pose pas de la même manière pour les autorités qui en pâtissent et pour celles qui sont prêtes à défendre leur ressortissants marchands même si ceux-ci ont pu commettre quelques délits. Par ailleurs, le mémoire de l'intendant revient sur les difficiles applications de législations censées encadrer la liberté de commerce quand cette dernière reste confondue avec ce qu'il nomme liberté de contrebande.

Archivio di Stato di Torino sezioni riunite

- **I^a archiviazione Navigazione e porti marittimi Mazzo I** : Dans ce dossier, nous nous sommes particulièrement intéressés à un fascicule concernant les manières dont se posent la question de la franchise niçoise dans le duché de Savoie à la fin du XVII^e siècle. Les correspondances et rapports à ce sujet nous permettent de souligner les diverses questions qui peuvent se poser sur les possibilités et critères d'application d'une telle politique de libre-échange. Par ailleurs, elles nous permettent aussi de constater comment des notables, dans la mise en place d'une politique, s'inspirent des expérimentations du même type menés par les puissances voisines.
- **Atti di Società v.1 Fasc. 17** : Ce fascicule de la fin du XIX^e siècle contient l'acte de constitution de la *Società per il nuovo porto di Catania*, société par actions liée à la *Società Italiana di Lavori Pubblici* et ayant pour président du conseil d'administration l'ingénieur, député, puis sénateur, Giuseppe Bella.

Archivio di Stato di Trapani

- **Secrezia di Trapani 172** : On y trouve des lettres de 1811 du baron Antonio Fardella, régent administrateur des douanes royales, dans lesquelles il se plaint des trafics illicites organisés par des bâtiments maltais au pavillon anglais et envisage l'installation d'une douane sur le littoral de Monte San Giuliano. Ce sont aussi les soldats anglais qui sont dénoncés comme abusant de leur exemption des droits royaux, notamment pour exporter du vin Marsala.
- **Secrezia di Trapani 123** : Ce dossier comporte encore des lettres d'Antonio Fardella datant cette fois-ci de 1816 et concernant des créances de l'entrepreneur John Woodhouse vis-à-vis de l'administration publique endettée.

Archives numérisées [En ligne: Gallica BNF, Atti parlamentari digitalizzati biblioteca della camera dei deputati, google books, ...]

- Archives parlementaires. Première Restauration. Années 1814-1815.
- Atti del governo n. 1394, Vittorio Emmanuele II Torino : loi du 24 juin 1852 encadrant la gestion des travaux portuaires
- Atti del governo n. 3754, Vittorio Emmanuele II, Torino : loi du 20 novembre 1859 sur l'administration des ouvrages publics
- Atti del parlamento subalpino, sessione del 1853-1854, vol. II, Firenze, Tipografia Eredi Botta, 1869.
- Atti parlamentari (Regno Saubauda), Tornata del 18 febbraio 1856 : Discussion à l'assemblée sur l'état de siège déclaré en 1854 à Oschiri.
- Atti parlamentari (Regno Sabauda), Tornata del 19 febbraio 1856.
- Atti parlamentari (Regno Sabauda), Tornata del 20 dicembre 1848.
- Burat à la Chambre des députés, Réclamation à l'élection de Barthélémy-Thomas Straforello nommé député par le collège électoral de Marseille, 19 janvier 1828.
- Codice civile per gli stati di S.M. il re di Sardegna, Torino, 1846, Lettere patenti 6 aprile 1839.
- Gazzetta dei tribunali. Prima serie, anno quinto, Genova, 1853.
- Gazzetta nazionale della Liguria, n°12, 1 septembre 1804.
- Gazzetta popolare, 1 luglio 1866.
- Il dovere, anno I n°20, Genova sabato 22 agosto 1863.

Ouvrages imprimés

- AJOSSA Luigi, « Rapporto sulle strade ferrate rassegnato a S.M. il re », *Annali civili del Regno delle Due Sicilie*, Vol. LXVIII, Fasc. CXXXV, gennaio-febbraio 1860, p. 83-97.
- ANGIUS Vittorio, *Città e villaggi della Sardegna dell'Ottocento*. (1833-1856), Vol. 3, a cura di Luciano Carta, Nuoro, Ilisso, 2006.
- BECQUEY Louis, « Mémoires sur les Travaux publics en Angleterre », *Circulaires, instructions et autres actes émanés du Ministère de l'Intérieur ou relatifs à ce département, de 1797 à 1821 inclusivement* [En ligne], Tome III, Paris : Imprimerie Royale, 1823 (seconde édition).
- BECQUEY Louis, *Rapport au roi sur la situation des canaux au 31 mars 1823*, Paris : Imprimerie royale, avril 1823.
- CLAUSEWITZ Carl Von, *De la guerre*, Paris : Editions Gérard Lebovici, 1989.
- DALLOZ, DALLOZ jeune et plusieurs autres jurisconsultes, *Jurisprudence générale du royaume, recueil périodique et critique de législation, de doctrine et de jurisprudence, en matière civile, commerciale, criminelle, administrative et de droit public* [En ligne : gallica.bnf.fr], Paris : Bureau de la jurisprudence générale du Royaume, 1838.
- DE LOLME Jean-Louis, *Constitution de l'Angleterre*, 1771, Paris : Dalloz, 2008.
- DEDESSUSLAMARE Pierre, « Mémoire sur les causes de l'Encombrement du Port de Marseille, et sur les moyens de le prévenir » [En ligne sur gallica.bnf.fr], in *Mémoires publiés par l'Académie de Marseille*, Tome 3, Marseille : Achard, 1804-1805, pp. 109-209.
- DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean Le Rond (dir.), *L'Encyclopédie* [En ligne : Enccre].
- FASQUEL, *Résumé analytique et règlements des douanes* [En ligne : gallica.bnf.fr], 1836.
- GEMELLI Francesco, *Il rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura*, con molte osservazioni ed aggiunte dal Cav. Luigi Serra, Torino : Stabilimento tipografico Fontana, 1842.
- GENOVESI Antonio, *Lezioni di commercio o sia d'economia civile*, Parte Prima, Bassano, 1769.
- GRACIAN Balthasar, *L'homme de cour*, 1647, Paris : Lebovici, 1990
- HEGEL Georg Wilhelm Friedrich, *Principes de la philosophie du droit*, 1820, Paris, Gallimard, 1940.
- HOBBS Thomas, *Léviathan*, 1651, Paris : J. Vrin / Dalloz, 2004.
- JACINI Stefano, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 a 1867*, Firenze : Eredi Botta, 1867.
- JACINI Stefano, *Sulle opere pubbliche in Italia nel loro rapporto collo Stato*, Milano : Stabilimento Giuseppe Civelli, 1869.

- LAUTARD Jean-Baptiste, *Histoire de l'Académie de Marseille depuis sa fondation en 1726 jusqu'en 1826* [En ligne sur gallica.bnf.fr], Partie 2, Marseille : Achard, 1829.
- LAUTARD Laurent, *Esquisses historiques. Marseille depuis 1789 jusqu'en 1815*, 2 Tomes, Marseille : Imprimerie de Marius Olive, 1844.
- LOCKE John, *Traité du gouvernement civil*, 1690, Paris : Flammarion, 1992.
- MACHIAVEL Nicolas, *Discours sur la première décade de Tite-Live*, 1531, Paris : Bibliothèque Berger-Levrault, 1980.
- MACHIAVEL Nicolas, *Il principe*, Milano : Fabbri, 1995.
- MANCA DELL'ARCA Andrea, *Agricoltura di Sardegna*, 1780, Nuoro : Ilisso, 2000.
- MONTCHRETIEN Antoyne, *Traicté de l'oeconomie politique* (1615), Paris : librairie Plon, 1889.
- MURATORI Louis-Antoine, *Traité sur le bonheur public*, 1749, Lyon : Réguillat, 1772.
- PETTY William, *The economic writings*, 2 t., Cambridge University Press, 1899.
- QUESNAY François, *Du Commerce*, in *François Quesnay et la Physiocratie*, vol. 2, Paris : INED, 1958.
- RICARDO David, *Œuvres complètes*, Paris : Guillaumin, 1847.
- ROUSSEAU Jean-Jacques, *Œuvres complètes, T.3, Du contrat social. Écrits politiques*, Paris : Gallimard, 1964.
- SAVARY Jacques, *Le parfait négociant ou instruction générale ...*, Paris : Louis Billaine, 1672.
- SETTEMBRINI Luigi, *Ricordanze della mia vità*, Catanzaro : La Rondine, 2011.
- SMITH Adam, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, 1776, Édition électronique : Les classiques des sciences sociales », 2002.
- TANUCCI Bernardo, *Epistorlario IV 1760-1761*, Roma : Edizioni di storia e letteratura, 1985.
- THIBAUDEAU Antoine-Claire, *Mémoires, 1799-1815*, Paris : Plon, 1913.
- VAUBLANC Vincent-Marie Viénot, *Mémoires de M. le Comte de Vaublanc*, Paris : Libraire de Firmin Didot frères, fils et Cie, 1857.

Bibliographie

- ADDOBBATI Andrea, « L'espace de la guerre et du commerce : réflexions sur le *Port of Trade* polanyien à partir du cas de Livourne », *Cahiers de la Méditerranée*, 85, 2012.
- AGAMBEN Giorgio, *Homo Sacer. L'intégrale 1997-2015*, Paris : Seuil, 2016.
- AGAMBEN Giorgio, *Homo Sacer. L'intégrale 1997-2015*, Paris : Seuil, 2016.
- ALAIN, *Propos sur les pouvoirs. Éléments d'éthique politique*, Paris : Gallimard, 1985.
- ANTOINE Annie, MICHON Cédric (dir.), *Les sociétés au XVII^e siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2006.
- ARLACCHI Pino, *La mafia impreditrice. L'etica mafiosa e lo spirito del capitalismo*, Bologna : Il Mulino, 1983.
- ARMATORI Franco, « La grande impresa », *Storia d'Italia. L'industria. 22. Impreditori e imprese*, Torino : Einaudi, 1999, p. 689-753.
- ARON Raymond, *Paix et Guerre entre les nations*, Paris : Calman-Lévy, 1962.
- ARON Raymond, *Penser la guerre, Clausewitz*, 2 tomes, Paris : Gallimard, 1976.
- ATTANASIO Agostino (a cura di), *La Macchina dello Stato. Leggi, uomini e strutture che hanno fatto l'Italia*, Milano : Mondadori Electa, 2011.
- AUBERT Jacques, *L'État et sa police en France (1789-1914)*, Genève : Droz, 1979.
- BAEHREL René, *Une croissance. La Basse-Provence rurale*, Paris : S.E.V.P.E.N, 1961.
- BAIROCH Paul, « Niveaux de développement économique de 1810 à 1910 », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n°6, Novembre-Décembre 1965, p. 1091-1117.
- BALARD Miche, GENET Jean-Philippe, ROUCHE Michel, *Le Moyen Age en Occident*, Paris : Hachette, 2008.
- BANTI A.M., CHIAVISTELLI A., MANNORI L., MERIGGI M., *Atlante culturale del Risorgimento. Lessico del linguaggio politico dal Settecento all'Unità*, Roma-Bari : Laterza, 2011
- BANTI Alberto Mario, *Il Risorgimento italiano*, Roma-Bari : Laterza, 2004
- BARBAGALLO Francesco, *Storia della camorra*, Roma-Bari : Laterza, 2010.
- BARBAGALLO Francesco, *Storia della camorra*, Roma-Bari : Laterza, 2011.
- BARBEY Jean, BOURNAZEL Eric, HAROUEL Jean-Louis, THIBAUT-PAYEN Jacqueline, *Histoire des institutions de l'époque franque à la Révolution*, Paris : PUF, 1993.
- BARONE Giuseppe (a cura di), *Storia mondiale della Sicilia*, Roma : Laterza, 2018.

- BARTOLOMEI Arnaud (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, Rome-Madrid : École française de Rome, 2017.
- BASCHET Jérôme, *La civilisation féodale. De l'an mil à la colonisation de l'Amérique*, Paris : Flammarion, 2006.
- BAYARD François, « La carrière des financiers dans la première moitié du XVII^e siècle . Données actuelles et perspectives », *Prosopographie et genèse de l'État moderne*, Paris : Françoise Autrand, 1986.
- BEAUD Michel, *Histoire du capitalisme de 1500 à nos jours*, Paris : Seuil, 1990.
- BEAUR Gérard, BONIN Hubert, LEMERCIER Claire (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève : Droz, 2006.
- BECKER Howard Saul, *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, 1998, Paris : La Découverte, 2002.
- BEGNINO Francesco, *La male setta : alle origini di mafia e camorra, 1859-1878*, Torino : Einaudi, 2015.
- BEGUIN Katia (dir.), *Ressources publiques et construction étatique en Europe XIII^e-XVIII^e siècle*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2015.
- BELLENCHOMBRE Patrick, « Le travail, la peine et la prison. Approche socio-historique », *Nouvelle revue de psychosociologie*, 1, 2006, p. 209-217.
- BERANGER Jean (dir.), *La Révolution militaire en Europe (XV^e-XVIII^e siècles)*, Paris : Economica, 1998.
- BERGERON Louis, *Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris, EHESS, 1978.
- BERGERON Louis, *Les Rothschild et les autres : la gloire des banquiers*, Paris : Perrin, 1990.
- BERSELLI Aldo, *Il governo della destra. Italia legale e italia reale dopo l'Unità*, Bologna : Il Mulino, 1997.
- BEVILACQUA Piero, *Breve storia dell'Italia meridionale dall'Ottocento a oggi*, 1993, Roma : Donzelli, 2005.
- BEVILACQUA Piero, *Breve Storia dell'Italia meridionale*, Roma : Donzelli editore, 2005.
- BEVILACQUA Piero, *Breve storia dell'Italia meridionale. Dall'Ottocento a oggi*, 1993, Roma : Donzelli, 2005.
- BIRNBAUM Pierre, *La logique de l'État*, Paris : Fayard, 1982.
- BLANCO Luigi (a cura di), *Ai confini dell'Unità d'Italie. Territorio, amministrazione, opinione pubblica*, Trento : Fondazione museo storico del Trentino, 2015.

- BLANCO Luigi (a cura di), *Amministrazione, formazione e professione : gli ingegneri in Italia tra Sette e Ottocento*, Annali dell'Istituto italo-germanico in Trento, 52, Bologna : Il Mulino, 2000.
- BLANCO Luigi (a cura di), *Amministrazione, formazione e professione : gli ingegneri in Italia tra Sette e Ottocento*, Annali dell'Istituto italo-germanico in Trento, 52, Bologna : Il Mulino, 2000.
- BLANCO Luigi, « Lo Stato « moderno » nell'esperienza storica occidentale : appunti storiografici », in BLANCO Luigi (dir.), *Dottrine e istituzioni in Occidente*, Bologna : Il Mulino, 2011, p. 57-86.
- BLANCO Luigi, *Stato e funzionari nella Francia del Settecento : gli « ingénieur des Ponts et Chaussées »*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, 14, Bologna : Il Mulino, 1991.
- BLOCKMANS Wim, « Les origines des États modernes en Europe XIII^e-XVIII^e siècles : état de la question et perspectives », in *Visions sur le développement des États européens. Théories et historiographies de l'État moderne*, Publications de l'École française de Rome 171, Rome : École française de Rome, 1993,, p. 1-14.
- BONILLO Jean-Lucien (dir.), *Marseille ville & port*, Marseille : Parenthèses, 1992.
- BONNET Christian, « La question de la franchise du port de Marseille sous le Consulat et l'Empire », *Annales du Midi*, 96-168, 1984.
- BORELLO Benedetta (a cura di), *Pubblico e pubblici di antico regime*, Pisa : Pacini Editore, 2009.
- BOUDON Jacques-Olivier, *Histoire du Consulat et de l'Empire 1799-1815*, 2000, Paris : Perrin, 2003.
- BOURDIEU Pierre, *Anthropologie économique. Cours au collège de France 1992-1993*, Paris : Raisons d'agir / Seuil, 2017.
- BOURDIEU Pierre, Chartier Roger, *Le sociologue et l'historien*, entretiens de 1988, Marseille : Agone / Raison d'agir, 2010.
- BOURDIEU Pierre, *Questions de sociologie*, Paris : Éditions de Minuit, 1984.
- BOURDIEU Pierre, *Sur l'État. Cours au collège de France 1989-1992*, Paris : Raisons d'agir / Seuil, 2012.
- BOURDIEU Pierre, *Sur l'État. Cours au collège de France 1989-1992*, Paris : Raisons d'agir / Seuil, 2012.
- BOURQUIN L., HAMON P., HUGON A., LAGADEC Y., *La politique par les armes. Conflits internationaux et politisation (XV^e-XIX^e siècle)*, Rennes : PUR, 2013.
- BOUTIER J., LANDI S., ROUCHON O., *Florence et la Toscane, XIV^e – XIX^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004.
- BRANCACCIO Giovanni, *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*, Napoli : Giulia editori, 1991.

- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e – XVIII^e siècle, T. 2. Les jeux de l'échange*, Paris : Armand Colin, 1979.
- BRAUDEL Fernand, *L'identité de la France. 1 : Espace et histoire*, Paris : Arthaud-Flammarion, 1986
- BRENNER Robert, « Agrarian Class Structure and Economic Development in Pre-Industrial Europe », *Past & Present*, 70, February 1976.
- BRIGAGLIA M., MASTINO A., ORTU G.G. (a cura di), *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari : Laterza, 2006.
- BRIGAGLIA Manlio, MASTINO Attilio, ORTU Gian Giacomo *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari : Laterza, 2006.
- BRIQUEL Dominique, *Les Étrusques*, Paris : Presses Universitaires de France, 2005.
- BRIQUET Jean-Louis, « Comprendre la mafia. L'analyse de la mafia dans l'histoire et les sciences sociales », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 30, 1995.
- BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange. Communiquer, diffuser, informer de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes : PUR, 2012.
- BROSWIMMER Franz, *Une brève histoire de l'extinction en masse des espèces*, Marseille : Agone, 2010.
- BURGUIERE André, « L'anthropologie historique et l'école des *Annales* », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques* [En ligne], 22, 1999.
- BURKARDT A., BERTRAND G., KRMENACKER Y. (dir.), *Commerce, voyage et expérience religieuse : XVI^e-XVIII^e siècles*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2007.
- BUTI Gilbert, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e- XVIII^e siècles)*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2010.
- CAFARO Pietro (a cura di), *Ambizioni e reputazioni. Elite nel Lodigiano tra età moderna e contemporanea*, Milano : Franco Angeli, 2013.
- CALAFAT Guillaume, « Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84, 2012.
- CALAFAT Guillaume, « L'indice de la franchise : politique économique, concurrence des ports francs et condition des Juifs en Méditerranée à l'époque moderne », *Revue historique*, n°686, 2, 2018.
- CALCAGNO Paolo, « Fraudes maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage dans les sources génoises », *Cahiers de la Méditerranée*, 90, 2015.
- CAMMARANO Fulvio, *Storia dell'Italia liberale*, Roma-Bari, Laterza, 2011.

- CANDELORO Giorgio, *Storia dell'Italia moderna III. La rivoluzione nazionale*, 1960, Milano : Feltrinelli, 2011.
- CANDELORO Giorgio, *Storia dell'Italia moderna IV. Dalla rivoluzione nazionale all'Unità, 1849-1860*, 1964, Milano : Feltrinelli, 2011.
- CANDELORO Giorgio, *Storia dell'Italia moderna. V. La costruzione dello Stato unitario*, 1968, Milano : Feltrinelli, 2011.
- CAPRA Carlo, *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine della Controriforma e Napoleone*, Roma, Carocci Editore, 2014.
- CAPRA Carlo, *Gli italiani prima dell'Italia. Un lungo Settecento, dalla fine delle Controriforma a Napoleone*, Roma : Carocci, 2014.
- CARACCILO Alberto, *Stato e società civile. Problemi dell'unificazione italiana*, Torino : Einaudi, 1960.
- CARBONELL Charles-Olivier, « Les origines de l'État moderne : les traditions historiographiques françaises (1820-1990), *Visions sur le développement des États européens. Théories et historiographies de l'État moderne, Publications de l'École française de Rome 171*, Rome : École française de Rome, 1993, p. 297-312.
- CARIDI Giuseppe, *La Calabria nei documenti storici. 2. Da metà Seicento a fine Ottocento*, Reggio Calabria : Falzea editore, 2000.
- CARLIER Christian, « Histoire des prisons et de l'administration pénitentiaire française de l'Ancien Régime à nos jours », *Criminocorpus* [En ligne], 2009.
- CARRIÈRE Charles, COURDURIÉ Marcel, « Les grandes heures de Livourne au XVIII^e siècle. L'exemple de la guerre de Sept Ans », *Revue historique*, CCLIV, n°1, 1973.
- CARRIERE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille : Institut historique de Provence, 1973.
- CARRINO Annastella, « Honneur marchand et espaces urbains », *Rives méditerranéennes*, 49, 2014.
- CARRINO Annastella, SALVEMINI Biagio, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti sulle coste del Regno di Napoli nella prospettiva di Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni storici*, n°121, 2006
- CERUTTI Simona, « Nature des choses et qualité des personnes. Le Consulat de commerce de Turin au XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 6/2002.
- CHAUSSINAND NOGARET Guy, « Le fisc et les privilégiés sous l'Ancien Régime », *Publications de l'École française de Rome*, 46, 1980.
- CHEVALIER Bernard, *Les Bonnes Villes de France du XIV^e au XVI^e siècle*, Paris : Aubier, 1982.

- CHEVALIER Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses*, 1958, Paris : Perrin, 2002.
- CHITTOLINI Giorgio, MOLHO Anthony, SCHIERA Pierangelo (dir.), *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico 39, Bologna : Il Mulino, 1994.
- CHRISTIN Olivier, « L'État moderne et la guerre (1550-1750) », *Actes de la Recherche en sciences sociales*, vol. 96-97, mars 1993, p. 63-66.
- CICONTE Enzo, *'Ndrangheta dall'unità a oggi*, Roma-Bari : Laterza, 1992.
- CICONTE Enzo, *La grande mattanza. Storia della guerra al brigantaggio*, Roma-Bari : Laterza, 2018.
- CICONTE Enzo, *La grande mattanza. Storia della guerra al brigantaggio*, Roma-Bari : Laterza, 2018.
- CIOCCA Pierluigi, TONIOLO Gianni, *Storia economica d'Italia. 3. Industrie, mercati, istituzioni. 1. Le strutture dell'economia*, Roma-Bari : Laterza, 2003.
- CLEMENTE Alida, « Quando il reato non è « peccato ». Il contrabbando nel regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII secolo) », *Quaderni Storici*, n° 143-2, 2013.
- COLLARD Franck, « Pouvoir d'un seul et bien commun (Vi^e-XVI^e siècles) », *Revue française d'histoire des idées politiques*, n°32, 2, 2010, p. 227-230.
- COLLIN Michèle, *Ville et ports. XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris : L'Harmattan, 1994.
- COMITE INVISIBLE, *À nos amis*, Paris : La Fabrique, 2014.
- CONCA MESSINA Silvia A., *I profitti del potere. Stato ed economia nell'Europa moderna*, Roma-Bari : Laterza, 2016.
- CONCHON Anne, PLOUVIEZ David, SZULMAN Eric (dir.), *Le financement des infrastructures de transport XVII^e-début XIX^e siècle*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018.
- CONRAD Philippe, « La mafia sicilienne : de « l'honorable société » à l'internationale du crime », *Le monde ce Clio* [En ligne], septembre 2002.
- CONTAMINE Philippe, « L'artillerie royale française à la veille des guerres d'Italie », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 71-2, 1964, p. 221-261.
- CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1740-1840*, Paris : Flammarion, 1990.
- CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1740-1840*, Paris : Flammarion, 1990.

- CORNETTE Joël, « « La révolution militaire et l'État moderne », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 41-4, 1994, p. 696-709. ; CONTAMINE Philippe (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIVe siècle au XVIIIe siècle*, Paris : Presses universitaires de France, 1998.
- CORVISIER André (dir.), *Histoire militaire de la France. T.1. Des origines à 1715*, Paris : Presses universitaires de France, 1997.
- COSTE Laurent et GUILLAUME Sylvie (dir.), *Elites et crises du XVIe au XXIe siècle. Europe et Outre-mer*, Paris : Armand Collin, 2014.
- COULON Damien (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Age au XIXe siècle*, Strasbourg : Presses universitaires de Strasbourg, 2010.
- COURDURIE Marcel, *La dette des collectivités publiques de Marseille au XVIIIe siècle. Du débat sur le prêt à intérêt au financement par l'emprunt*, Marseille : Institut historique de Provence, 1974.
- CREMER Albert, « La genèse de la notion de noblesse de robe », *Revue d'histoire moderne & contemporaine* », 46-1, 1999.
- CRISTINA Giovanni, « Circuits maritimes, dynamiques commerciales et habitat côtier en Sicile orientale. Le port de Catane comme point d'observation (1820-1851) », *Cahiers de la Méditerranée*, 90, 2015.
- CROS Bernard, « Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale », *Situ* [En ligne], 16, 2011.
- D'ELIA Costanza, *Stato padre, Stato demiurgo. I lavori pubblici nel Mezzogiorno (1815-1860)*, Bari : Edipuglia, 1996.
- DAY John, « Strade e vie di comunicazione », in *Storia d'Italia. I documenti. 15. Castelli, villaggi e città*, Torino : Einaudi, 1973, p. 87-120.
- DE SAINT VICTOR Jacques, *Un pouvoir invisible : Les Mafias et la Société démocratique (XIXe-XXIe siècle)*, Paris : Gallimard, 2012.
- DEBORD Guy, *La société du spectacle*, 1967, Paris : Champs Libre, 1971.
- DEBORD Guy, *Œuvres*, Paris : Gallimard, 2006.
- DELLILE Gérard, *L'économie de Dieu. Famille et marché entre christianisme, hébraïsme et islam*, Paris : Les belles lettres, 2015.
- DEWERPE Alain, *Charonne, 8 février 1962 : anthropologie historique d'un massacre d'État*, Paris : Gallimard, 2006.

- DEWERPE Alain, *Espion. Une anthropologie historique du secret d'État contemporain*, Paris : Gallimard, 1994.
- DEWERPE Alain, *Espion. Une anthropologie historique du secret d'État contemporain*, Paris : Gallimard, 1994.
- DEWERPE Alain, *Le monde du travail en France. 1800-1950*, 1989, Paris : Armand Colin, 1998.
- DEWERPE Alain, *Les mondes de l'industrie. L'Ansaldo, un capitalisme à l'italienne*, Paris / Rome : EHESS / École française de Rome, 2017.
- DEWERPE Alain, *Les mondes de l'industrie. L'Ansaldo, un capitalisme à l'italienne*, Paris / Rome : EHESS / École française de Rome, 2017.
- DI BELLA Saverio, *Risorgimento e mafia in Sicilia. I mafiosi della vicaria di Palermo*, Cosenza : Pellegrini, 1991.
- DI BIASIO Aldo, *Politica e Amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento*, Napoli : Edizioni Scientifiche Italiane, 2004.
- DI FIORE Laura, « Entre espace et territoire. La construction des frontières du Royaume des Deux-Siciles au XIX^e siècle », *Histoire @ Politique*, n°30, 2016.
- DICKIE John, *Cosa Nostra. Storia della mafia siciliana*, 2004, Roma-Bari : Laterza, 2008.
- DICKIE John, *Onorate Società*, 2011, Laterza : Roma-Bari, 2014.
- DICKIE John, *Onorate Società*, 2011, Roma-Bari : Laterza, 2014.
- DION Roger, *Les frontières de la France*, Paris : Hachette, 1947.
- DOBB Maurice, SWEEZY Paul, *Du féodalisme au capitalisme : problèmes de transition*, 2 T., 1976, Paris : Maspero, 1977.
- DORIA Giorgio, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Prima guerra mondiale*, Milano : Giuffré, 1969.
- DOSTALER Gilles, « Capitalisme et libéralisme économique », in CHARTOIRE Renaud (dir.), *Dix questions sur le capitalisme aujourd'hui*, Auxerre : Éditions Sciences Humaines, 2014, p. 17-25.
- DUBY Georges, WALLON Armand (dir.), *Histoire de la France rurale. 2. De 1340 à 1789*, Paris : Seuil, 1975.
- DUMONT Louis, *Homo aequalis I. Genèse et épanouissement de l'idéologie économique*, 1977, Paris : Gallimard, 1985.
- DURAND Stéphane, *Finances, pouvoirs et territoires. Contribution à l'histoire des aménagements portuaires civils et à l'histoire des assemblées d'Etats (Provence, Languedoc et Roussillon, aux XVII^e et XVIII^e siècles)*, Mémoire pour l'habilitation à des diriger des recherches, Montpellier, Université Paul Valéry, 2009.

- DURAND Stéphane, « Monarchie absolue et assemblées d'états : le cas des états de Languedoc dans la monarchie de France (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Histoire, Économie & Société*, 1, 2016.
- DURAND Yves, *Les Fermiers généraux au XVIII^e siècle*, Paris : PUF, 1971.
- ELIAS Norbert, *La dynamique de l'Occident*, 1939, Paris : Calmann-Lévy, 2014.
- ELIAS Norbert, *La dynamique de l'Occident*, Paris : Calmann-Lévy, 1975.
- ELIAS Norbert, *La Société de cour*, Paris : Flammarion, 1985.
- ELLUL Jacques, *Histoire des institutions. XVI^e-XVIII^e siècle*, 1956, Paris : PUF, 2014.
- ELLUL Jacques, *La technique ou l'enjeu du siècle*, Paris : Economica, 1990.
- EMMANUELLI François-Xavier, « Introduction à l'histoire du XVIII^e siècle communal en Provence », *Annales du Midi*, 87-122, 1975.
- FALCONE Giovanni, *Interventi e proposte (1982-1992)*, Milano : BUR, 1994.
- FEDERICO Giovanni, GIANNETTI Renato, « Le politiche industriali », *Storia d'Italia. L'industria. 22 Imprenditori e imprese*, Torino : Einaudi, 1999.
- FETTAH Samuel, « Les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque du Risorgimento », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 48-2, 2001.
- FETTAH Samuel, *Les limites de la cité. Espace, pouvoir et société à Livourne au temps du port franc (XVII^e-XIX^e siècle)*, Rome : Ecole française de Rome, 2017.
- FIORÉ Innocenzo, *Le radici inconse dello psichismo mafioso*, Milano : Franco Angeli, 1997.
- FOSSIER Robert, *Enfance de l'Europe X^e-XII^e siècle. Aspects économiques et sociaux*, Paris : Presses universitaires de France, 1982.
- FOUCAULT Michel, « Il faut défendre la société ». *Cours au collège de France 1975-1976*, Paris : Gallimard, 1997.
- FOUCHER Michel, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris : Arthème Fayard, 1988.
- FOUCHER Michel, *L'invention des frontières*, Paris : Fondation pour les études de défense nationale, 1986.
- FOURNEL Jean-Louis, « La « brutalisation » de la guerre. Des guerres d'Italie aux guerres de Religion », *Astérion* [En ligne], 2/2004.
- FOURNIER Joseph, *La chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris, 1599-1875*, Marseille : Barlatier, 1920.
- FOURQUET François, *Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur (XVI^e-XVIII^e siècles)*, 2002, Paris : La Découverte, 2017.
- FOURQUET François, *Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur (XVI^e-XVIII^e siècles)*, 2002, Paris : La Découverte, 2017.

- GAMBETTA Diego, *La mafia siciliana. Un'industria della protezione privata*, Torino : Einaudi, 1992.
- GANTET Claire, *Guerre, paix et construction des États. 1618-1714*, Paris : Seuil, 2003.
- GENET Jean-Philippe, « La genèse de l'État moderne », *Genèse de l'État moderne, Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 118, juin 1997, p. 3-18.
- GEREMEK Bronislaw, *La potence ou la pitié. L'Europe et les pauvres du Moyen Age à nos jours*, 1978, Paris : Gallimard, 2010.
- GHERARDI Raffaella, GOZZI Gustavo (a cura di), *I concetti fondamentali delle scienze sociali e dello Stato in Italia e in Germania tra Otto e Novecento*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 32, Bologna : Il Mulino, 1992.
- GHERARDI Raffaella, GOZZI Gustavo (a cura di), *Saperi della borghesia e storia dei concetti fra Otto e Novecento*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 42, Bologna : Il Mulino, 1995.
- GILLE Bertrand, *La Banque en France au XIXe siècle : recherches historiques*, Genève : Droz, 1970.
- GINZBURG Carlo, *Le fil et les traces. Vrai faux fictif*, 2006, Lagrasse : Verdier, 2010.
- GIRARD René, *Achever Clausewitz. Entretiens avec Benoît Chantre*, Paris : carnets Nord, 2007.
- GIUNTINI Andrea, « Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale », *Storia d'Italia. L'industria. 21 I problemi dello sviluppo economico*, Torino : Einaudi, 1999, p. 549-616.
- GIUSTI Maria A., « Viareggio : « paese nascente » », *Il principato napoleonico dei baciocchi (1805-1814). Riforma dello Stato e Società*, Ministero beni culturali e ambientali, Museo di Palazzo Mansi, Lucca, 1984.
- GOODY Jack, *Le vol de l'histoire. Comment l'Europe a imposé le récit de son passé au reste du monde*, Paris : Gallimard, 2010.
- GOUBERT Pierre, ROCHE Daniel, *Les français et l'Ancien Régime, 2 : culture et société*, 1986, Paris, Armand Colin, 1991.
- GRALL Bernard, *Economie de forces et production d'utilité. L'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831-1891)*, Rennes : PUR, 2004.
- GRAMSCI Antonio, *L'Ordine nuovo* [En ligne], 1920, Centro Gramsci di Educazione.
- GRENDI Edoardo, *In altri termini. Etnografia e storia di una società di antico regime*, Milano : Feltrinelli, 2004.
- GRENIER Jean-Yves (dir.), *Dictionnaire de la France moderne*, Paris, Hachette, 2003.
- GRENIER Jean-Yves, « La longue durée des dettes publiques : l'Europe et les autres », *Politique étrangère*, 1, Printemps 2012.

- GRENIER Jean-Yves, « Travailler plus pour consommer plus. Désir de consommer et essor du capitalisme, du XVII^e siècle à nos jours », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 3, 2010.
- GRENIER Jean-Yves, *L'économie sous l'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris : Albin Michel, 1996.
- GRENIER Jean-Yves, ORLÉAN André, « Michel Foucault, l'économie politique et le libéralisme », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 5, 2007.
- GRUNIN Audrey, « Le Moyen Âge, une époque sans État ? Construire le passé au présent », *Perspectives médiévales* [En ligne], 40, 2019.
- GUERREAU Alain, *L'avenir d'un passé incertain. Quelle histoire du Moyen Age au XXI^e siècle*, Paris : Le Seuil, 2001.
- GUERREAU Alain, *Le féodalisme : un horizon théorique*, Paris : Le Sycomore, 1980.
- GUILAUMOU Jacques, « De l'histoire des concepts à l'histoire linguistique des usages conceptuels », *Genèses*, n°38, 1/2000, p. 105-118.
- GUILHAUMOU Jacques, « L'histoire des concepts : le contexte historique en débat », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3/2001, p. 685-698.
- HABERMAS Jürgen, *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, 1962, Paris : Payot, 1988.
- HAMILTON Earl J., « Origin and growth of the National Debt in France and England », *Studi in onore di Giro Luzzato*, Milano : Giuffrè, 1950.
- HEERS Jacques, *La naissance du capitalisme au Moyen Age*, Paris : Perrin, 2012.
- HESS Henner, *Mafia*, 1970, Roma-Bari : Laterza, 1973.
- HILDESHEIMER Françoise, *Le bureau de la santé de Marseille sous l'Ancien Régime*, Marseille : Fédération Historique de Provence, 1980.
- HIPPLER Thomas, *Soldats et citoyens. Naissance du service militaire en France et en Prusse*, Paris : Presses Universitaires de France, 2006.
- HOBSBAWM Eric J., *Les bandits*, 1969, Paris : Zone, 2008.
- HOBSBAWM Eric J., *Nations et nationalismes depuis 1780 : programmes, mythe et réalité*, 1990, Paris : Gallimard, 1992.
- INSOLERA Italo, « L'urbanistica », *Storia d'Italia. I documenti 15. Castelli, villaggi e città*, Torino : Einaudi, 1973, p. 425-486.
- JAPPE Anselm, *Les aventures de la marchandise. Pour une nouvelle critique de la valeur*, 2003, Paris : La Découverte, 2017.
- JESSENE Jean-Pierre, *Révolution et Empire 1783-1815*, Paris : Hachette, 1993.

- JOSSA Bruno, PATALANO Rosario, ZAGARI Eugenio, *Genovesi economista*, Napoli : Arte tipografica editrice, 2007.
- KLEIN Jean-François, MARNOT Bruno, *Les Européens dans les ports en situation coloniale. XVIe-XIXe siècle*, Rennes : PUR, 2014.
- KOCKA Jürgen, « À travers les lunettes de la critique : une autre façon d'écrire l'histoire du capitalisme », *Trivium* [En ligne], 28, 2018.
- KORSCH Karl, *Marxisme et contre-révolution*, Paris : Seuil, 1975.
- KOSELLECK Reinhart, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris : EHESS, 1990.
- LACCHE Luigi, *L'espropriazione per pubblica utilità. Amministratori e proprietari nella Francia dell'Ottocento*, Milano : Giuffrè editore, 1995.
- LANDI Sandro, *Il governo delle opinioni. Censura e formazione del consenso nella Toscana del Settecento*, Bologne : Il Mulino, 2000.
- LANDI Sandro, *Naissance de l'opinion publique dans l'Italie moderne. Sagesse du peuple et savoir de gouvernement de Machiavel aux Lumières*, Rennes : PUR, 2006.
- LARRERE Catherine, « L'analyse physiocratique des rapports entre la ville et la campagne », *Etudes rurales*, 49-50, 1973.
- LARRERE Catherine, « Montesquieu et le « doux commerce » : un paradigme du libéralisme », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 123, 2014, p. 21-38.
- LAVAL Christian, *L'homme économique. Essai sur les racines du néolibéralisme*, Paris : Gallimard, 2007.
- LE BOUEDEC Gérard, ULBERT Jörg (dir.), *La fonction consulaire à l'époque moderne : L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2006.
- LE GOFF Jacques, *La bourse et la vie. Économie et religion au Moyen Age*, Paris : Hachette, 1986.
- LE GOFF Jacques, *Le Moyen Age et l'argent. Essai d'anthropologie historique*, Paris : Perrin, 2010.
- LE MAO Caroline, *Les villes portuaires dans la France moderne. XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris : Armand Collin, 2015.
- LEMARCHAND Guy, « La France au XVIII^e siècle : élites ou noblesse et bourgeoisie ? », *Annales de Normandie*, 30, 2000.
- LEMARCHAND Guy, « La question de la transition en Europe du féodalisme au capitalisme aujourd'hui et l'apport d'A. Soboul », *Annales de Normandie*, 30, 2000, p. 239-254.

- LEMARCHAND Guy, « Un cas de transition du féodalisme au capitalisme : l'Angleterre », *Annales de Normandie*, 30, 2000, p. 293-324.
- LEMARCHAND Guy, *Paysans et seigneurs. Une histoire comparée XVI^e-XIX^e siècle*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2011
- LEMERCIER Claire, *La chambre de commerce de Paris, 1803-1852. Un « corps consultatif » entre représentation et information économiques*, Thèse (EHESS), 2001.
- LENTINI Rosario, « Dal commercio alla finanza : i negozianti-banchieri inglesi nella Sicilia occidentale tra XVIII e XIX secolo », *Mediterranea*, 2, 2004.
- LILL Rudolf, MATTEUCCI Nicola (a cura di), *Il liberalismo in Italia e in Germania dalla rivoluzione del '48 alla prima guerra mondiale*, Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 5, Bologna : Il Mulino, 1980.
- LITS Marc, « L'espace public : concept fondateur de la communication », *Hermès, la revue*, n°70, 2014, p. 77-81.
- LOTTIN Alain (dir.), *Histoire de Boulogne-sur-Mer. Ville d'art et d'histoire*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2014.
- LUPO Salvatore, *Storia della mafia. Dalle origini ai nostri giorni*, Roma : Donzelli, 1993.
- LUXEMBURG Rosa, *Introduction à l'économie politique*, 1925, Toulouse : Smolny, 2008.
- MAGGI Stefano, *Le ferrovie*, Bologna : Il Mulino, 2003.
- MANDOSIO Jean-Marc, « Une perspective critique la notion de Renaissance », 82^e session annuelle du Comité de l'Union académique internationale, Bruxelles, 2009.
- MANDOSIO Jean-Marc, *Après l'effondrement. Notes sur l'utopie néotechnologique*, Paris : Encyclopédie des nuisances, 2000.
- MANGIAMELI Rosario, *La mafia tra stereotipo e storia*, Caltanissetta-Roma : Salvatore Sciascia, 2000.
- MARMO Marcella, *Il coltello e il mercato. La camorra prima e dopo l'unità d'Italia*, Napoli : L'ancora del mediterraneo, 2011.
- MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris : PUPS, 2011.
- MAROUBY Christian, *L'économie de la nature. Essai sur Adam Smith et l'anthropologie de la croissance*, Paris : Seuil, 2004.
- MARSHALL Alfred, *Principles of Economics*, 1890, New York : Palgrave Macmillan, 2013.
- MARTIN Jean-Clément (dir.), *La Contre-Révolution en Europe. XVIII^e-XIX^e siècles. Réalités politiques et sociales, résonances culturelles et idéologiques*, Rennes : PUR, 2001.
- MARTIN Jean-Clément, *Nouvelle histoire de la Révolution française*, Paris : Perrin, 2012.

- MARX Karl, *Le 18 Brumaire de Louis Bonaparte*, 1852, Paris : Éditions sociales, 1949.
- MARX Karl, *Le Capital. Livre premier*, Paris : PUF, 1993.
- MARX Karl, *Le Capital. Critique de l'économie politique. Livre troisième, T. 1*, 1894, Paris : Éditions sociales, 1957.
- MARX Karl, *Manuscrits de 1844*, Paris : Flammarion, 1996.
- MARX Karl, *Manuscrits de 1857-1858 dits « Grundrisse »*, Paris : Les éditions sociales, 2011.
- MARX Karl, *Philosophie*, Paris : Gallimard, 2009.
- MARZAGALLI Silvia et BONIN Hubert, *Négoce, ports et océans XVIe-XXe siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000.
- MARZAGALLI Silvia, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 2008.
- MATARD-BONUCCI Marie-Anne, *Histoire de la Mafia*, Bruxelles : Complexe, 1994.
- MELIS Guido, *Storia dell'amministrazione italiana. 1961-1993*, Bologna : Il Mulino, 1996.
- MERIGGI Marco, *Gli Stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, Bologna : Il Mulino, 2002.
- MERIGGI Marco, SCHIERA Pierangelo (dir.), *Dalla città alla nazione. Borghesie ottocentesche in Italia e in Germania*, *Annali dell'Istituto storico italo-germanico* 36, Bologna : Il Mulino, 1993.
- MERLIN Hélène, *Public et littérature en France au XVII^e siècle*, Paris : Les Belles Lettres, 1994.
- MISCALI Monica, « I servi e la terra. Il lavoro servile della Sardegna dell'Ottocento », *SIDEs, Popolazione e Storia*, 2/2006, p. 127-144.
- MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'histoire*, Paris : Seuil, 1964.
- NICOLLE Paul, « Problèmes de guerre : un commentaire de Lénine sur Clausewitz », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1^e année, 2, 1946.
- OCDE, *Manuel sur la mesure de l'économie non observée*, Paris : Publications de l'OCDE, 2003.
- ORAIN Arnaud, *La politique du merveilleux. Une autre histoire du Système de Law (1675-1795)*, Paris : Fayard, 2018.
- ORBIETO Paolo, *De Sanctis*, Roma : Salerno editrice, 2015.
- ORTU Gian Giacomo, *L'economia pastorale della Sardegna moderna*, Cagliari, La Torre, 1981.
- OSTUNI Nicola, *Iniziativa privata e ferrovie nel regno delle Due Sicilie*, Napoli : Giannini, 1980.
- OUDART Hervé, PICARD Jean-Michel, QUAGHEBEUR Joëlle, *Le Prince, son peuple et le bien commun. De l'Antiquité tardive à la fin du Moyen Age*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013.
- PAPAIOANNOU Kostas, *L'idéologie froide. Essai sur le dépérissement du marxisme*, 1967, Paris : Encyclopédie des nuisances, 2009.

- PAPAIOANNOU Kostas, *La consécration de l'histoire*, 1983, Paris : Ivrea, 1996.
- PARKER Geoffroy, *La révolution militaire : la guerre et l'essor de l'Occident, 1500-1800*, Paris : Gallimard, 1993.
- PASSERIN D'ENTREVES Ettore, « La politica nazionale nel giugno – settembre 1861 : Ricasoli e Minghetti », *Archivio Storico Italiano*, vol. 113, n°2, 1955.
- PASTRÉ Ghislain, *La famille Pastré*, Marseille : La Thune, 2006.
- PAVONE Claudio, *Amministrazione centrale e amministrazione periferica. Da Rattazzi a Ricasoli (1859-1866)*, Milano : Giuffrè, 1864.
- PENIGAUD DE MOURGUES Théophile, « Intérêt commun ou intérêt général ? De l'enjeu d'une décision terminologique chez Rousseau », *Astérion* [En ligne], 17, 2017.
- PERNOUD Régine, *Histoire de la bourgeoisie en France. 1. Des origines aux temps modernes*, 1960, Paris : Seuil, 1981.
- PETIT Jacques-Guy, « Les début des la manufacture carcérale de Fontevraud (1753-1845) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 97-3, 1990, p. 329-342.
- PICON Antoine, « De l'utilité des travaux publics en France au XIX^e siècle », *Culture technique*, n° 26, 1992.
- PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Paris ; Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1992.
- PIGLIARU Francesco, *Il banditismo in Sardegna. Il codice della vendetta barbaricina*, Milano : Giuffrè, 1970.
- PINCUS Steve, « La Révolution anglaise de 1688 : économie politique et transformation radicale », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n°58-1, 2011.
- PINCUS Steve, ROBINSON James, « Faire la guerre et faire l'État. Nouvelles perspectives sur l'essor de l'État développementaliste », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 71e année, no. 1, 2016, p. 5-36.
- POLANYI Karl, *La grande transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps*, 1944, Paris : Gallimard, 1983.
- PORRO Angelo, *Il Prefetto e l'amministrazione periferica in Italia. Dall'Intendente subalpino al Prefetto italiano (1842 – 1871)*, Milano : Giuffrè, 1972.
- POSTONE Moishe, *Temps, travail et domination sociale*, 1993, Paris : Mille et une nuits, 2009.
- PRODI Paolo, *Settimo non rubare. Furto e mercato nella storia dell'Occidente*, Bologna : Il Mulino, 2009.
- PRZEWORSKI Adam, *The Logic of Comparative Social Inquiry*, New York : Wiley-interscience, 1970.

- PUJOL Stéphane, « Un mythe libéral, une invention des Lumières : Le commerce comme remède à la guerre », *Lumen*, 30, 2011.
- RAGONERI Ernesto, *Politica e amministrazione nella storia dell'Italia unita*, Bari : Laterza, 1967.
- REYNAUD Bénédicte, « Introduction. L'invention du chômage », in *Regards croisés sur l'économie*, 2013/1 (n°13), p. 11-20.
- REYNAUD-CRESSENT Bénédicte, « L'émergence de la catégorie de chômeur à la fin du XIXe siècle », in *Économie et statistique*, 1884 (n°165), p. 53-63.
- RIESEL René, SEMPRUN Jaime, *Catastrophisme, administration du désastre et soumission durable*, Paris : Encyclopédie des nuisances, 2008.
- ROBERT Adolphe, BOURLOTON Edgard et COUGNY Gaston (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français ... depuis le 1^{er} mai 1789 au 1^{er} mai 1889*, Tome 4, Paris : Bourloton Éditeur, 1891.
- ROCHE Daniel, « Négoce et culture dans la France du XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 25-3, 1978.
- ROGERS Clifford J. (dir.), *The Military Revolution Debate*, Boulder : Westview Press, 1995.
- ROMANELLI Romano, *Il comando impossibile. Stato e società nell'Italia liberale*, 1988, Bologna : Il Mulino, 1995.
- ROUVIERE François, *Histoire de la Révolution française dans le département du Gard*, 2 tomes, Nîmes : Librairie ancienne A. Catélan, 1887-1888.
- RUOCCO Giovanni, SCUCCIMARRA Luca, « *Il governo del popolo* », 1. *Dall'antico regime alla Rivoluzione*, Roma : Viella, 2011.
- RUSCONI Gian Enrico, *Lo Stato secolarizzato nell'età post-secolare*, Bologna : Il Mulino, 2008.
- SAINT-ROMAN Julien, « Les ouvriers de l'Arsenal de Toulon, 1760-1820 », *Rives méditerranéennes* [En ligne], Varia, 2012.
- SALES Isaia, *La camorra, le camorre*, Roma : Edizioni Riuniti, 1988.
- SANTINO Umberto, *Breve storia della mafia e dell'antimafia*, Trapani : Di Girolamo, 2008.
- SANTINO Umberto, *Dalla mafia alle mafie. Scienze sociali e crimine organizzato*, Soveria Mannelli : Rubbettino, 2006.
- SANTINO Umberto, *La Mafia come soggetto politico*, Trapani : Di Girolamo, 2013.
- SANTINO Umberto, *La mafia dimenticata. La criminalità organizzata in Sicilia dall'Unità d'Italia ai primi del Novecento. Le inchieste, i processi. Un documento storico*, Milano : Melampo, 2017.
- SCHIERA Pierangelo, *Lo Stato moderno. Origini e degenerazioni*, Bologna : Clueb, 2004.

- SCHMIDT Jean-Claude, « Anthropologie historique », *Bulletin du centre d'études médiévales d'Auxerre / BUCEMA* [En ligne], Hors-série n°2, 2008.
- SCHMITT Carl, *La notion du politique – Théorie du partisan*, Paris : Calmann-Lévy, 1972.
- SERE Bénédicte, « Aristote et le bien commun au moyen âge : une histoire, un historiographie », *Revue française d'histoire des idées politiques*, n°32, 2, 2010, p. 277-291.
- SIMONICINI Giorgio (a cura di), *L'edilizia pubblica nell'età dell'Illuminismo*, T. 1, Firenze : L.S. Olschki, 1996.
- SKINNER Quentin, *L'artiste en philosophie politique : Ambrogio Lorenzetti et le bon gouvernement*, Paris : Seuil, 2003.
- SKINNER Quentin, *La liberté avant le libéralisme*, 1998, Paris : Seuil, 2000.
- SKINNER Quentin, *La vérité et l'historien*, Paris : Les belles lettres, 2012.
- SPAGNOLETTI Angelantonio, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Bologna : Il Mulino, 1997.
- SPECTOR Céline, « Le concept de mercantilisme », *Revue de métaphysique et de morale*, 2003/3 (n°39), p. 289-309.
- STONE John, « Technology, Society, and the Infantry Revolution of the Fourteenth Century », *Journal of Military History* 68/2, avril 2004, p. 361-380.
- STONE Richard, *Some British Empiricists in the Social Sciences, 1650-1900*, Cambridge University Press, 1997.
- STUMPO Enrico, « Economia naturale ed economia monetaria : l'imposta », *Storia d'Italia. Annali* 6. *Economia naturale, economia monetaria*, Torino : Einaudi, 1983, p. 521-562.
- SZRAMKIEWICZ Romuald, *Les Régents et censeurs de la Banque de France nommés sous le Consulat et l'Empire*, Genève : Droz, 1974.
- TANGHERONI Marco, « La Sardegna prearagonese : una società senza feudalesimo ? », *Publications de l'École française de Rome*, 44, 1980, p. 523-550.
- TEDOLDI Leonida, *Storia dello Stato italiano. Dall'Unità al XXI secolo*, Roma-Bari : Laterza, 2018
- THOMPSON Edward Palmer, *La formation de la classe ouvrière*, 1963, Paris : Le Seuil, 2012.
- THOMPSON Edward Palmer, *La guerre des forêts. Lutttes sociales dans l'Angleterre du XVIIIe siècle*, 1975, Paris, La Découverte, 2014.
- THOMPSON Edward Palmer, *Les usages de la coutume. Traditions et résistances populaires en Angleterre XVIII^e-XIX^e siècle*, 1991, Paris : Seuil / Gallimard, 2015.
- THOMPSON Edward Palmer, *Misère de la théorie. Contre Althusser et le marxisme anti-humaniste*, 1978, Paris : L'échappée, 2015.

- TILLY Charles, « La guerre et la construction de l'État en tant que crime organisé », in BRIQUET Jean-Louis (dir.), *Les mafias, Politix*, vol. 13, n°49, 2000, p. 97-117.
- TOCQUEVILLE Alexis de, *L'Ancien Régime et la révolution*, 1856, Paris : Gallimard, 1952
- TOPALOV Christian (dir.), *Les division de la ville* [En ligne], Paris : Maison des sciences de l'homme, 2002.
- TORT Patrick, *Marx et le problème de l'idéologie*, 1988, Paris : L'Harmattan, 2006.
- TORT Patrick, *Qu'est-ce que le matérialisme ? Introduction à l'Analyse des complexes discursifs*, Paris : Belin, 2016.
- TOUBERT Pierre, *Les structures du Latium médiéval : le Latium méridional et la Sabine du IX^e à la fin du XII^e siècle*, Rome : École française de Rome, 1973.
- TRESSE René, « La contrebande maritime du port de Nice au début du XIX^e siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 19-2, 1964.
- TRIOMPHE Robert, *Joseph de Maistre : étude sur la vie et sur la doctrine d'un matérialiste mystique*, Genève, Droz, 1968.
- TROPER Michel, *Le droit et la nécessité*, Paris : PUF, 2011.
- TUCCI Ugo, « Le monete in Italia », *Storia d'Italia 16. I documenti. Gente d'Italia : costumi e vita quotidiana*, Torino : Einaudi, 1973, p. 533-579.
- VARIKAS Eleni, « L'institution embarrassante. Silences de l'esclavage dans la genèse de la liberté moderne », *Raisons politiques*, n°11, 2003, p. 81-96.
- VAUTHIER-VEZIER Anne, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, « 1720-1721 : la peste ravage Toulon », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 114-4, 2007.
- VERLEY Patrick, *La révolution industrielle*, 1985, Paris : Gallimard, 1997.
- VIROL Michèle, « Connaître et accroître les peuples du royaume : Vauban et la population », *Population*, 56-5, 2001.
- WACHTEL Nathan, *Des archives aux terrains. Essais d'anthropologie historique*, Paris : EHESS / Gallimard / Seuil, 2014.
- WAHNICH Sophie, *La Révolution française, un événement de la raison sensible. 1787-1799*, Paris : Hachette, 2012.
- WALLERSTEIN Immanuel, *Capitalisme historique*, 1983, Paris : Lé Découverte, 1985.
- WEBER Max, *La domination*, Paris : La Découverte, 2013.
- WEBER Max, *La savant et le politique*, 1919, Paris : Union Générale d'Éditions, 1963.

- WEIBEL Ernest, *La création des régions autonomes à statut spécial en Italie*, Genève : Librairie Droz, 1971.
- WEIL Eric, « Guerre et politique selon Clausewitz », in *Revue française de science politique*, 5-2, 1955, p. 291-314.
- WERNER Mickael, « Les Mots de l’histoire » et la *Begriffsgeschichte* / sémantique historique », *Revue de l’IFHA*, 4/2012, p. 187-194.
- WITTGENSTEIN Ludwig, *Tractatus logico-philosophicus*, 1922, Paris : Gallimard, 1993.

Table des matières

Introduction générale.....	2
PARTIE I.....	10
Le capital et l'intérêt public.....	10
Essai sur la longue durée.....	10
INTRODUCTION.....	12
La guerre et l'État.....	12
0.1. Guerre et politique.....	13
0.2. L'impôt et l'emprunt.....	19
0.3. Les investisseurs du pouvoir.....	24
CHAPITRE 1.....	32
Ascension du négoce.....	32
1.1. Quelques expressions sémantiques d'une ascension.....	34
1.2. Le Grand-Duché de Toscane et le port-entrepôt de Livourne.....	39
1.3. L'ambition de ports secondaires sur les côtes de Provence.....	44
CHAPITRE 2.....	54
<i>Guerre et mer</i>	54
2.1. Fortifications littorales.....	55
2.2. Des ports pour le service du roi.....	60
2.3. Le négoce aime-t-il la guerre ?.....	63
CHAPITRE 3.....	72
<i>Frontières et négoce</i>	72
3.1. Privilèges du négoce.....	74
3.2. Liberté de commerce, fraudes et contrebande.....	83
3.3. De la réglementation et du contrôle.....	92
CHAPITRE 4.....	104
<i>Finances et travaux portuaires</i>	104
4.1. Les ports secondaires de Provence : royauté et finances.....	105
4.2. Taxes, négoce et inégalités : toute solution a sa conséquence sociale.....	112
4.3. Le port de Marseille : la décision et la charge.....	120
CHAPITRE 5.....	132
<i>Économie politique</i>	132
5.1. Le capital et ses définitions.....	136
Capital financier, capital commercial, capital industriel.....	136
5.2. La monétarisation.....	144
L'argent comme équivalent général.....	144
5.3. La marchandisation.....	148
Transformations sociales et logistique commerciale.....	148
5.4. La propriété « moderne » et l'agency capitaliste.....	155
<i>In Sardegna, non c'è il mare</i>	155
5.5. Le travail abstrait.....	168
La dernière propriété des forçats de Livourne.....	168
CHAPITRE 6.....	178
<i>Au nom de l'intérêt public</i>	178
6.1. Le « public ».....	181
6.2. Conjuguer « public » et « privé » : passé composé, passé composite.....	188
6.3. « Liberté » et propriété.....	195
6.4. Le mythe moderne du progrès.....	200
CHAPITRE 7.....	206

<i>Des usages de l'État</i>	206
7.1. La centralisation et l'ingénieur « moderne ».....	207
7.2. Courtes mentions sur le négoce en politique.....	212
7.3. Port de Marseille : un conflit à l'aube de la Restauration.....	214
Conclusion.....	230
PARTIE II.....	244
Grands travaux portuaires.....	244
Un regard sur l'Unité italienne.....	244
INTRODUCTION.....	246
<i>La formation de l'État unitaire</i>	246
0.1. Unification.....	247
0.2. Centralisation.....	250
0.3. Dette et fiscalité.....	255
CHAPITRE 1.....	260
Un grand programme de travaux portuaires.....	260
1.1. Ambition économique.....	261
1.2. Organisation administrative.....	266
1.3. Le centralisme piémontais en question : le cas du port de Naples.....	270
CHAPITRE 2.....	278
<i>Adjudication des travaux</i>	278
2.1. Des offres de grandes entreprises étrangères.....	279
2.2. Déroulement officiel de l'adjudication.....	281
2.3. Offres discrétionnaires.....	283
CHAPITRE 3.....	288
<i>Le droit et la « nécessité »</i>	288
3.1. Le cas de Naples : conflits et recherche de compromis.....	289
3.2. Le cas de Tortoli : les dessous d'une expropriation.....	293
3.3. Le cas de Bosa : une loi pour tous ou un gouvernement par cas ?.....	299
CHAPITRE 4.....	306
<i>Concessions</i>	306
4.1. Gabrielli : concessions, accusations, compensations.....	307
4.2. Orlando : une dynastie capitaliste proche de l'État.....	312
CHAPITRE 5.....	316
<i>Aménagement et ordre public</i>	316
5.1. Le laboratoire sarde : l'état de siège à Oschiri, un débat au parlement.....	317
5.2. Se légitimer par des travaux portuaires ? Bosa, une fête pour un port.....	322
5.3. L'adjudicataire du port de Bosa et les profits de la répression.....	326
5.4. Liberté d'industrie et maintien de l'ordre : le cas de Naples.....	331
Conclusion.....	342
Conclusion générale.....	346
Sources.....	356
Bibliographie.....	368

Remerciements

Je remercie particulièrement Stéphane Durand et Luigi Blanco d'avoir codirigé cette thèse, de m'avoir conseillé à de multiples reprises, de m'avoir toujours soutenu. Mes remerciements vont aussi à Bruno Marnot et Marco Meriggi d'avoir accepté d'être les rapporteurs de cette thèse, ainsi qu'à Silvia Marzagalli et Annastella Carrino d'avoir bien voulu faire partie du jury. Je remercie aussi de nombreuses autres personnes qui ont aidé d'une manière ou d'une autre à ce que ce travail se réalise : Mehdi Arrignon pour ses encouragements et ses conseils de qualité, Jean Boutier pour avoir eu la patience de me suivre durant mon master à l'EHESS, avoir soutenu ma candidature et avoir traduit il y a peu d'années avec Arundhati Virmani *Les Usages de la coutume* d'Edward Palmer Thompson, Jacques Brenu pour avoir relu la première partie, Lison Brenu pour ses efforts de correction de la seconde partie, Pierre Crépel pour avoir pris le temps de m'envoyer quelques références, Boris Deschanel pour avoir fait partie de mon comité de suivi de thèse et les quelques échanges que nous avons pu avoir, Fabrice Jesné pour avoir pris le temps de discuter de mon sujet, les encouragements qu'il m'a donnés et pour m'avoir fait connaître les travaux d'Alain Dewerpe, Jean-Marc Mandosio qui, à ma demande, m'a envoyé un de ses articles qui était introuvable et m'a par la même occasion fait connaître les travaux de Quentin Skinner, Rosario Mangiameli pour les échanges que nous avons eu à Catane, Frédéric Monier pour avoir fait partie de mon comité de suivi de thèse et m'avoir fait confiance à plusieurs reprises dans le cadre des rencontres universitaires organisées sur la corruption, René Riesel pour les longues et vives discussions sur la teneur de mon travail, ainsi que les références toujours intéressantes qu'il a su me donner, Umberto Santino pour avoir toujours été d'une grande disponibilité, d'une grande attention et avec qui les échanges ont toujours été stimulants, Pierre Vialle pour les quelques corrections qu'il a pu faire de la première partie.

Je remercie les équipes de toutes les archives dans lesquelles j'ai travaillé, la disponibilité dont j'ai pu bénéficier. Je ne saurai jamais assez remercier l'accueil que certaines personnes m'ont donné dans diverses archives. Je pourrais au minimum leur apporter des fleurs lorsque j'y retournerai pour mes futures recherches.

Je remercie aussi de tout cœur ceux qui ont pu m'accompagner ces années durant et qui m'ont finalement tous différemment aidé : Sara, Jérôme, Xavier, Colas, Irene, Axel, Matteo, Germain, Martin, Francesco, Mathilde, Clément, Guirec, Mathilde, Jeanne, Irene, Mimma, Pollo, Pippo, Gianluca, Sara, Rui, Jean-Baptiste, Clément, ma mère, ... La liste est longue et les autres se reconnaîtront.

Enfin, je dédie ce travail à Papé qui vient de mourir et à Nina qui va naître (et à ses parents).