

La Chambre de commerce de Toulon et l'Algérie : histoire d'un projet impérial avorté (1827-1848)

Ivan Kharaba (UMR TELEMME), directeur de l'Académie François Bourdon (au Creusot)

Depuis que le gouvernement de Charles X a décidé d'envahir l'Algérie, Toulon est aux premières loges de la conquête : dans le port militaire accueille les préparatifs, et voit partir l'armada. C'est aussi à partir de Toulon que part dans la France entière l'annonce de la prise d'Alger. Enfin, une fois la conquête accomplie le port méditerranéen devient la tête de pont entre la France et sa nouvelle conquête, la marine militaire ayant en charge la correspondance entre les deux rives de la Méditerranée. Toulon devient ainsi le lieu de passage obligé pour toutes les personnes qui souhaitent se rendre en Algérie qu'elles soient civiles ou militaires.

Pour un grand nombre de négociants provençaux, cette conquête revêt un but essentiellement commercial. Cet aspect n'est d'ailleurs pas ignoré de l'État, comme l'illustre la création de la Chambre de commerce d'Alger, le 7 décembre 1830. Seulement cinq mois après, quasiment jour pour jour, la prise d'Alger¹, le Général en chef des armées d'Algérie, le comte de Clauzel, nouvellement nommé par Louis-Philippe, décide, « *sur le compte qui lui a été rendu du désir exprimé par le commerce d'Alger d'avoir une Chambre de commerce* », la création de l'institution consulaire. L'article premier de l'arrêté de Clauzel fixe le nombre des membres à sept négociants « *dont cinq Français, un Maure et un Hébreu.* »² C'est dans ce contexte de la conquête de l'Algérie que le commerce toulonnais s'organise et obtient en 1833 la création d'une Chambre de commerce. Quelle vision de la conquête portent les nouveaux élus consulaires ? Comment se positionnent-ils dans le débat qui agita la France sur le statut de colonie de l'Algérie ? Confrontés à une crise de surproduction de la viticulture, les producteurs varois voient dans l'Algérie de nouveaux débouchés pour leurs vins ; les négociants toulonnais font la même analyse, mais au-delà nous verrons comment grâce à la conquête de l'Algérie ils vont tenter en vain d'organiser au départ de leur port un commerce international.

À partir du discours et de l'action consulaire des membres de la Chambre de commerce de Toulon, il convient de réfléchir sur le rendez-vous raté entre la cité méditerranéenne et l'Algérie. Dans un premier temps nous verrons comment la conquête de l'Algérie a suscité de nombreux espoirs de développements commerciaux : quelles sont les perspectives ouvertes pour la nouvelle conquête ? pourquoi le commerce toulonnais rate-t-il ce rendez-vous avec ces nouveaux marchés ? Après l'échec commercial, nous analyserons la tentative de rebond à travers l'implantation d'une succursale de la Banque de France. Nous verrons comment l'Algérie représente là encore un nouveau moteur de l'action consulaire varoise.

1. Toulon : le port militaire de la France sur la Méditerranée.

Plus qu'un port militaire, Toulon est le port militaire de la France sur la

¹ Alger fut prise par les troupes françaises le 5 juillet 1830.

² L'arrêté de Clauzel est publié par André Conquet, *L'aventure consulaire et ses hommes*, Paris, APCCI, 1988, p. 298.

Méditerranée : qu'elle fut royale, impériale ou nationale, la Marine a toujours su tirer avantage de la situation géographique de cette ville et surtout de sa magnifique rade, qui offre un abri naturel aux navires. La place de la Marine et de l'armée à Toulon est considérable, comme le souligne Maurice Agulhon : elles « *tiennent dans ses murs, dans ses activités, dans sa population, jusque dans ses moeurs et dans ses spectacles, une place immense, parfois jugée excessive, mais toujours obsédante ; assez forte en tout cas pour se combiner à l'image même de la ville.* »³ Employant en 1830 près de trois mille ouvriers dans son arsenal⁴, la Marine est de loin le premier employeur de la ville ; par la masse salariale qu'elle distribue à ses ouvriers mais aussi aux militaires, elle constitue la première source de richesse du commerce local. L'analyse de ces retombées est délicate voire impossible à effectuer, tant il est difficile d'apprécier les revenus de l'ensemble de la population militaire, surtout pour les plus riches, qui non seulement perçoivent un traitement mais aussi diverses rentes. Faute de chiffres, nous nous fierons au témoignage de l'enquête de 1848 sur le travail agricole et industriel⁵, où Toulon est présentée comme « *une ville de consommateur. La population...se compose en grande partie d'employés de la marine et de la guerre* ». Plus loin le rapport souligne que « *la présence d'une escadre dans le port de Toulon produit une animation incontestable..., au retour d'un voyage, le marin qui a subi bien des privations et dont l'économie a été forcée, aime à répandre l'argent qu'il a si péniblement amassé.* »⁶ À la masse salariale payée par les administrations militaires, il faut ajouter les marchés d'approvisionnements car les administrations de la Guerre et de la Marine sont grandes consommatrices de biens et matières premières : vivres, vêtements, matériaux de construction pour les navires, pour les bâtiments, papeterie, combustibles... Nous connaissons bien ces achats grâce aux registres des marchés conservés par les Archives de la III^e Région maritime à Toulon. Ils peuvent porter sur des volumes importants répartis sur plusieurs années, comme par exemple la fourniture de charbon pour trois ans et trois mois, avec un minimum garanti d'un million de kilogrammes par an ou encore la fourniture durant trois années, de la moyenne et menue clouterie en fer⁷. Sans entrer plus avant dans le détail de ces adjudications que nous avons étudiées par ailleurs⁸, au début de notre période⁹, autour de l'année 1830, près de 58 % des adjudications de la Marine pour le port de Toulon sont aux mains des négociants toulonnais : directement pour 42,5 % d'entre eux ou en commission pour le reste.

Outre ces marchés de la Marine, le commerce de gros a comme débouché l'ensemble des petits commerçants et artisans de la région qui dépendent eux même de la consommation locale ainsi que pour certains des petits marchés militaires. Par le biais de cette consommation locale ou grâce aux marchés des approvisionnements,

³ Maurice Agulhon, *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1988, p. 221.

⁴ En 1831, la population de la ville est de 28 419 habitants (hors populations flottantes).

⁵ Archives nationales. Série C 967 : Enquête sur le travail agricole et industriel de l'arrondissement de Toulon en 1848.

⁶ *Ibidem*.

⁷ Le premier marché a été remporté le 27 décembre 1828 par J. Simon, négociant toulonnais ; le second date du 28 décembre 1829 et a été remporté par un autre négociant toulonnais, A. Sénéquier fils. Archives du Port de Toulon. Marchés de 1828 à 1833. Série 5E, Marchés.

⁸ Ivan Kharaba., *Histoire de la chambre de commerce et d'industrie du Var : l'action consulaire (1833-1896)*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, Université de Provence, 2005, pp. 52 et suiv.

⁹ L'étude que nous avons réalisée porte sur la période allant du 1er janvier 1828 au 31 décembre 1833.

les grands commerçants toulonnais sont sous la dépendance de l'administration navale. On peut donc affirmer que l'économie toulonnaise repose, au début de la Monarchie de Juillet, sur la seule activité de la Marine royale et de son arsenal. Au-delà du poids administratif, politique et social que confère cette position de monopole à l'administration de la Marine, elle place l'économie toulonnaise dans une dépendance à laquelle les négociants souhaitent échapper. Ils ont encore en tête la situation catastrophique de la Marine au sortir de l'épisode des Cent jours ; à l'époque, l'administration militaire est totalement désorganisée et sinistrée¹⁰ ; les compressions budgétaires ont conduit l'arsenal à réduire ses effectifs au minimum, licenciant plus de la moitié de ses ouvriers. En 1816, l'arsenal ne compte que 1 341 ouvriers alors que, sous la Révolution et l'Empire, les effectifs, considérés comme normaux, atteignaient environ 2 500 ou 3 000 hommes. Bien que, depuis lors, la Marine ait connu un dynamique redressement grâce à l'impulsion donnée par le baron Portal¹¹, les négociants toulonnais n'ont qu'un objectif : sortir l'économie toulonnaise de sa dépendance à l'activité militaire par le développement d'un commerce maritime international. La conquête de l'Algérie leur offre l'occasion de poser avec force la question du développement de ce commerce international.

2. L'Algérie : un nouvel eldorado commercial pour Toulon ?

Suite à la conquête de l'Algérie, Marseille, qui entretient de longue date de puissants intérêts commerciaux avec l'ancienne Régence, perd ses prérogatives. En effet, sous le statut d'échelle durant la Régence, Alger doit passer à celui de colonie : le commerce échappe alors à la tutelle marseillaise au profit du commerce national. Mais, jusqu'en 1834, le sort d'Alger reste sous un *statu quo* entre « échelle » et « colonie », ce qui freine considérablement le développement commercial avec les nouveaux territoires conquis. Les commerçants et industriels hésitent d'autant plus à engager leurs capitaux et à investir qu'une partie des députés français est opposée à la colonisation de l'Algérie. Redoutant la victoire à la Chambre du parti des anticoloniaux, les membres de la Chambre de commerce d'Alger interviennent auprès de leurs collègues de Toulon et Marseille pour que, à leur tour, ils fassent pression sur les députés de leur département. Expérimentés en ce qu'il conviendrait d'appeler aujourd'hui du « *lobbying* », les élus consulaires marseillais décident d'envoyer à Paris, auprès du gouvernement et des députés, des *délégués* avec mission de « *faire valoir... les nombreux et puissants motifs qui doivent déterminer la conservation et la colonisation de la première conquête que les armées françaises* »¹². Pour leur part, les élus toulonnais interpellent directement les députés varois : « *La conquête d'Alger, qui a tant illustré nos armes, doit aussi faire époque dans les fastes de notre commerce et de notre industrie. Ce serait peu d'avoir délivré nos mers des barbares qui les infestaient, si, possesseur de vastes et féconds territoires qu'ils occupaient nous n'usions pas de tous les moyens en notre pouvoir pour le coloniser et le rendre profitable à la nation [...]. Remarquons bien que, presque sans encouragement ni protection, le commerce et l'industrie ont engagé des capitaux considérables dans cette colonie. Considérons, que le génie commercial et industriel n'a fait que se poser*

¹⁰ Jean Bernardini, *Le port de Toulon et sa Marine de 1815 à 1830, la reconstitution de la Flotte en Méditerranée*, Aix-en-Provence, La Pensée universitaire, 1969, pp. 34 et suiv.

¹¹ Sur l'action du Girondin baron Portal, ministre de la Marine de Louis XVIII, cf. Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Paris, Service historique de la Marine, 1997, p. 16.

¹² Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence. Délibérations de la Chambre de commerce de Marseille : bureau du 8 avril 1834. Registre des délibérations n°28, du 24 septembre 1833 au 3 juin 1834.

ainsi pour être prêt à étendre ses relations, dès que la colonisation serait décidée [...]. Nos départements méridionaux qui ne possèdent que peu ou point d'industrie, qui n'ont pour éléments de prospérité que le produit de leurs sols, ...ne trouveront bientôt plus de point de consommation pour leurs vins et autres denrées que sur le continent africain. »¹³

L'enjeu est clairement posé : pour le commerce varois, l'Algérie représente un nouveau marché d'exportation des vins, et ce marché est d'autant plus important que la viticulture traverse une crise importante. Depuis 1817, le prix des vins varois ne cesse de baisser : il a décliné de 40 centimes du litre à 17 centimes en 1833 ; cette baisse constante est liée à une surproduction structurelle, qui ne peut-être jugulée que par une exportation massive¹⁴. Placés en première ligne pour le commerce avec l'Algérie, les négociants toulonnais obtiennent l'ouverture commerciale qu'ils souhaitent ; de leur côté, les producteurs vinicoles de l'arrondissement voient dans la nouvelle colonie le débouché de leur production. Toutefois, alors que les Toulonnais pensent avoir à portée de main la solution à leurs problèmes, elle leur échappe au profit du commerce marseillais, dont le port bénéficie de l'exemption de taxes portuaires, les droits de tonnage.

Composés de deux taxes, les droits de tonnage frappent tous les navires qui entrent dans un port français, proportionnellement à leur tonnage¹⁵. Le port de Marseille bénéficie quant à lui, depuis la loi du 10 septembre 1817, d'une exemption *provisoire* de ces droits tant sur les navires étrangers que sur les navires français¹⁶. En 1836, lors d'une discussion au Parlement, le député bordelais Théodore Ducos estime que l'exemption de ces droits représente une somme de 800 000 francs par an et ajoute : « *Un navire étranger de 400 tonneaux, par exemple, qui entre dans le port de Marseille de préférence à Toulon, Cette ou Agde, par ce seul fait est affranchi d'une dépense de 2 000 francs environ. C'est immense.* »¹⁷ L'exemption dont bénéficie Marseille constitue, pour un négociant toulonnais, la cause principale de la faiblesse du commerce de sa place, puisque, pour éviter de payer les droits de tonnage les armateurs étrangers privilégient le débarquement de leurs marchandises à Marseille au détriment des autres ports ; et, une fois sur place, ils ont tout intérêt à embarquer des produits disponibles dans la cité phocéenne.

De son côté, le gouvernement en fait autant : pour bénéficier des coûts de transport moindre pratiqués par les navires étrangers, le ministère de la Guerre organise au départ de Marseille l'approvisionnement de ses troupes envoyées en Algérie. Ceci exclut les Toulonnais des marchés pour l'approvisionnement aux armées et favorise ainsi les négociants marseillais. En outre, cette politique évince les armateurs français au profit des étrangers comme le dénonce aussi la Chambre de commerce de

¹³ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Délibération de la Chambre de commerce de Toulon n°35 en date du 18 avril 1834. Registre des délibérations n°1.

¹⁴ Ivan Kharaba, *Histoire de la Chambre, op. cit.*, pp. 60 et suiv.

¹⁵ La loi du 27 Vendémiaire an X établit un droit de tonnage pour tous les navires, soit français soit étrangers, qui entrent dans les ports de France. Ce droit de tonnage, pour les navires étrangers, s'élève à 2,75 francs. La loi du 14 floréal an X frappe d'un nouveau droit l'entrée des navires dans les ports du royaume. Ce nouveau droit est fixé à la moitié du droit précédent, c'est-à-dire à 1,37 francs par tonneau.

¹⁶ *Bulletin des lois du Royaume de France*, 7^e série, tome 5, second semestre 1817 : Ordonnance du 10 septembre 1817.

¹⁷ *Le Moniteur universel*, 3^e supplément, n°141 du 20-5-1836, pp. 1148-1149.

Marseille¹⁸. En 1831, les élus consulaires marseillais obtiennent partiellement gain de cause, quand le ministre de la Guerre consent à n'utiliser que des navires français pour les approvisionnements vers la Morée et l'Algérie, à condition que le coût du fret n'excède pas 15 % de celui des navires étrangers. Pour autant, cette mesure ne satisfait pas pleinement le commerce toulonnais ; en 1834, les élus de la toute nouvelle Chambre de commerce dénoncent la situation de leur port par rapport à celui de Marseille : « *Le port de Marseille jouit d'une exemption de droit de tonnage pour les navires étrangers. Cela provoque un départ de Marseille des vins pour l'armée d'Afrique. La Chambre demande soit que tous les ports jouissent de cette exemption, soit qu'il soit interdit aux navires étrangers d'effectuer le transport de ces vins.* »¹⁹ Cette dernière demande, portée par l'ensemble des armateurs français, est entendue par le gouvernement, qui édicte en 1835 une ordonnance obligeant que le transport entre la France et les possessions françaises en Afrique du Nord ne se fasse que par navires français, sans autre condition.

Pour autant, les élus consulaires toulonnais prennent très vite conscience que cette mesure ne permet pas à elle seule de favoriser un grand négoce au départ de Toulon particulièrement avec l'Algérie. Faute de marchandises en grand nombre à charger au port de Toulon, les navires qu'ils soient étrangers ou français préfèrent charger leur fret au port de Marseille. Pour les négociants toulonnais, l'absence de fret à Toulon est la conséquence des droits de tonnage plus élevés que doivent acquitter les navires commerciaux à Toulon qu'à Marseille. Dès son arrivée à la tête de la Chambre de commerce, le président Émile Gérard dénonce la situation du port de Toulon particulièrement à travers l'injustice sur les droits de tonnage. ; il considère que tant que l'égalité avec Marseille n'aura pas été accordée « *le commerce de Toulon restera toujours dans les bornes étroites d'un petit cabotage avec Alger* »²⁰.

Engagés avec force et convictions pour obtenir de l'Etat une égalité de traitement avec Marseille pour des droits de tonnage, les Toulonnais apprennent avec stupeur en 1838 que la Chambre de commerce de Marseille, soutenue par le Conseil général des Bouches-du-Rhône, demande au gouvernement le déplacement du service de correspondance entre la France et l'Algérie de Toulon à Marseille et qu'il soit remis à des compagnies privées²¹. Dans le port varois, comme à la Chambre de commerce, cette nouvelle fait l'effet d'une bombe, car les Toulonnais ne comprennent pas l'attitude marseillaise et, véritablement sous le choc, ils voient là une nouvelle preuve de la volonté hégémonique du port de Marseille. Rappelons que depuis le mois d'avril 1833, le port de Toulon est tête de pont pour la correspondance entre la France et l'Algérie par bateaux à vapeur ; ce service, intégralement pris en charge par la Marine royale²², place le port de Toulon en première ligne pour la messagerie avec l'Algérie.

¹⁸ *Ibidem*, p. 62.

¹⁹ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Présentation de la lettre à adresser au ministre du Commerce au sujet du transport des vins pour l'Afrique. Délibération de la Chambre de commerce de Toulon n°56 en date du 26 septembre 1834. Registre des délibérations, n°1.

²⁰ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Lettre du président de la Chambre de commerce au maire de Toulon en date du 2 septembre 1839. Lettre n°711 : Registre de la correspondance active, n° 1.

²¹ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence. Délibérations de la Chambre de commerce de Marseille : bureau du 6 février 1838. Registre des délibérations n°34, du 14 novembre 1837 au 10 juillet 1838.

²² Jean-Pierre Dubreuil, *Les transformations...* , pp.331 et suiv.

Les négociants toulonnais obtiennent ainsi la primeur des informations, ce qui est un avantage non négligeable sur le plan commercial. De plus, ils créent une activité importante à Toulon tant pour le transport des lettres ou colis que pour celui des passagers. Pour justifier leur demande, les Marseillais évoquent un gain de temps pour le courrier²³ et l'importance des échanges commerciaux avec l'Algérie. Ce n'est pas la première fois que la Chambre de commerce de Marseille fait cette demande. Après la conquête d'Alger, les élus marseillais ont souhaité que la correspondance entre la France et la Régence soit confiée à une entreprise privée ; mais, à cette époque, le gouvernement s'y est refusé et a préféré, pour des questions stratégiques, confier le service à la Marine.

L'annonce de la demande marseillaise provoque de la part des Toulonnais une levée de bouclier sans précédent ; outre la Chambre de commerce, la municipalité intervient ainsi que le Conseil général du Var, sans oublier la presse, qui dénonce sans ménagement les volontés hégémoniques de Marseille. Malgré cela, s'appuyant sur l'ensemble de ses puissants réseaux d'influences, les élus consulaires marseillais obtiennent partiellement gain de cause : en 1842 l'État confie à la compagnie de navigation privée marseillaise Bazin & Cie²⁴ la moitié de la correspondance avec l'Algérie, la marine militaire conservant encore pour un temps l'autre moitié. Avec ce transfert, les Toulonnais perdent la seule prérogative qu'ils avaient sur le port de Marseille. Pour protester contre ce transfert, qui s'accompagne du transfert de la correspondance avec la Corse dont Toulon était aussi la tête de pont, le président de la Chambre de commerce de Toulon, Gérard, démissionne avec fracas de ses fonctions ; dans la lettre qu'il adresse à ses collègues pour expliquer sa décision, il dénonce le manque de soutien à la Chambre de commerce pour faire cesser le « *privilege exclusif, ce privilege extra légal, dont jouit Marseille dans son immunité de droit, ce privilege ruineux et écrasant pour notre cité... Ainsi cette exploitation faite à Toulon d'une partie des attributions de la marine militaire au profit de Marseille, superfétation [sic] absurde, incroyable d'une marine de l'État en dehors du département de la marine [...]. Devant des obstacles de situation qui ne permettent pas à Toulon de sortir de la nullité dans laquelle il se trouve plongé, j'ai désespéré du moment et j'ai renoncé à soutenir une cause qui n'avait pour elle que son bon droit et nos vœux impuissants. Frappé d'une destinée fatale dans sa condition commerciale, condamné au rôle le plus secondaire et le plus négatif, assujetti à dépendre, dans les moindres transactions internationales, de la domination despotique de ses voisins, Toulon ne peut prétendre au rang qui lui était assigné par nos lois organiques et par la justice.* »²⁵

Le transfert d'une partie de la correspondance entre Toulon et l'Algérie marque la fin, chez les élus consulaires, du rêve algérien et avec lui du développement d'un grand commerce international au départ du port de Toulon. Ceci étant, l'Algérie représente

²³ Effectivement, le courrier en provenance de Lyon ou Paris passe d'abord par Marseille pour rejoindre Toulon par voie terrestre.

²⁴ Charles et Auguste Bazin sont les premiers négociants marseillais à se lancer dans l'armement à vapeur au début de 1830 sur la ligne qui relie Marseille aux ports d'Italie. Roland Caty, Éliane Richard & Pierre Échinard, *Les patrons du Second Empire. Marseille*, Paris, Picard, 1999, pp. 66 et suiv.

²⁵ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Copie de la lettre de démission du président Gérard. Délibération n°215 en date du 23 janvier 1843. Registre des délibérations, n°2.

un réel débouché pour les vins varois, et ces vins sont d'ailleurs le principal produit d'exportation au départ de Toulon vers les côtés d'Afrique du Nord.

3. Pour une succursale de la Banque de France : l'espoir d'une relance des projets commerciaux transméditerranéens

Malgré cet échec important, les négociants toulonnais n'ont pas totalement perdu espoir de détourner au profit de leur port une partie du commerce avec l'Algérie. En 1846, Baptistin Auban, un important négociant toulonnais et de surcroît un ancien banquier, préside aux destinées de la compagnie consulaire. Il décide d'engager la Chambre dans la rénovation du système bancaire toulonnais. À cette époque, Toulon ne connaît encore qu'un système bancaire traditionnel incapable de répondre aux besoins en capitaux que demande le développement de l'industrie des constructions mécaniques et du commerce. Pour arriver à leurs fins les négociants toulonnais s'appuient sur la nouvelle politique d'extension que la Banque de France a engagé depuis 1836 : en effet, elle a multiplié ses comptoirs dans plusieurs villes de province, comme à Reims, Saint-Étienne, Saint-Quentin ou encore Montpellier.

Or le Conseil général de la Banque de France demande, en février 1846, au ministre des Finances la suppression de toutes les banques départementales à l'expiration de leur privilège, afin de les remplacer par ses propres comptoirs d'escompte²⁶. Si cette mesure était mise en application, elle devrait toucher en premier lieu la Banque de Bordeaux ainsi que la Banque de Marseille, qui sont évidemment toutes deux fortement opposées à la fusion. L'engagement des Marseillais aux côtés des Bordelais contre les vues du Conseil général de la Banque de France est une aubaine pour les élus consulaires toulonnais. Ils voient là l'occasion de détourner, au profit de leur place, les flux financiers entre la métropole et la colonie d'Algérie, en grande partie concentrés dans les mains marseillaises. Pour comprendre le calcul des Toulonnais, il faut rappeler que, depuis 1845, la Banque de France s'est engagée dans le processus de création d'un comptoir à Alger ; à l'automne 1846, le dossier est prêt, et il ne reste plus au Conseil d'État qu'à rendre l'ordonnance d'organisation²⁷.

Dans ce contexte, pour les membres de la Chambre, le moment de créer un comptoir à Toulon ne peut être mieux choisi : « *Le comptoir, que la Banque va prochainement établir à Alger, trouverait dans celui de Toulon un puissant auxiliaire...ces deux établissements concourraient à la prospérité l'un de l'autre; car les relations de Toulon et de Marseille avec notre colonie d'Afrique sont journalières et considérables.* »²⁸ De plus, grâce à une succursale de la Banque de France, la place

²⁶ Archives de la Banque de France. Délibération du 16 février 1846 du Conseil général de la Banque de France. Collection diverses Extraits des procès-verbaux du Conseil général de la Banque de France : Bordeaux.

²⁷ Le Conseil d'État ne rendit pas l'ordonnance en raison de problèmes liés à la distribution des actions du nouveau comptoir. L'ordonnance organisant le comptoir ne paraît que le 16 décembre 1847 ; la succursale n'ouvre ses portes qu'à l'automne de l'année suivante. Archives de la Banque de France. Délibérations du Conseil général du 3 septembre et du 14 décembre 1846. Cf. Chambre des députés, séance du 26 mars 1845, *Projet de loi relatif à la création d'un comptoir de la Banque de France à Alger, précédé de l'exposé des motifs présenté par M. le ministre secrétaire d'État au département des Finances*, Paris, 1845, 12 pp.

²⁸ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Délibération de la Chambre de commerce de Toulon, n°281, séance du 11 novembre 1846 : lettre à Monsieur le comte d'Argout, gouverneur de la Banque de France. Registre des délibérations n°3.

toulonnaise bénéficierait d'escompte non seulement à taux constant mais aussi plus faible²⁹ que ceux de la cité phocéenne. Cela permet aux élus consulaires toulonnais d'affirmer que les valeurs marseillaises viendraient, dans certains cas, se faire escompter sur Toulon « *par la raison que la banque de cette dernière ville (Marseille) n'a pas un escompte uniforme* »³⁰.

Profiter de la défection des Marseillais, et se présenter comme alternative aux yeux du Conseil général de la Banque de France est l'un des éléments de la stratégie consulaire toulonnaise pour obtenir la création d'un comptoir. Mais, dans le dossier, cela ne peut être que le complément d'une situation économique prospère et d'un mouvement d'affaires qui seul peut justifier la création sollicitée. Pour les élus, cela ne pose pas problème car ils estiment entre 20 et 25 millions de francs le montant annuel des transactions à Toulon, auxquels s'ajoutent de bonnes perspectives économiques avec l'agrandissement des fortifications et l'arrivée du chemin de fer. Ils expriment « *la conviction que, même dans les premières années de la création, notre comptoir se trouverait placé en première ligne, et donnerait des résultats plus avantageux à la Banque que tous ses autres comptoirs créés dans des villes de second ordre ; car bien que Toulon soit dans cette catégorie, il n'est pas moins vrai que nous comptons une population de 40 à 45 000 âmes, augmentée d'une population flottante de 15 à 20 000 qui se compose d'employés du Gouvernement, dont la majeure partie confierait volontiers ses économies à la Banque; car souvent on n'ose pas les confier au commerce* »³¹.

L'optimisme consulaire, conforté le 24 novembre 1846 par le soutien du ministre des Finances, est balayé par la crise financière et économique qui secoue l'Europe et la France dans les semaines suivantes. En août 1847, elle renouvelle son vœu, en vain ; au mois de novembre, alors que la Banque de France est sur le point d'ouvrir sa succursale d'Alger, la Chambre de commerce relance le comte d'Argout, qui assure que la demande sera analysée par le Conseil général de l'institution bancaire ...au mois de mars 1848. Sur le point d'aboutir, le projet est balayé par les événements de février. Pour pallier la crise financière, le gouvernement provisoire décide en avril 1848 de transformer la Banque de Marseille en succursale³² de la Banque de France. Une nouvelle fois les prétentions des Toulonnais n'aboutissent pas, mais le pouvaient-elles face à la réalité de la puissance financière de la place de Marseille ?

Après ce nouvel échec de l'action consulaire, les élus toulonnais renoncent définitivement à leurs prétentions commerciales avec l'Algérie. Sous le Second Empire, le gouvernement affirme la fonction militaire de Toulon, et la Marine, qui n'occupait qu'une partie du front de mer, s'en approprie la quasi-totalité. Parallèlement, le gouvernement investit massivement dans les extensions successives du port de commerce de Marseille. On assiste à un véritable partage régional des

²⁹ La Banque de France a maintenu son taux d'escompte à 4 % jusqu'au 14 janvier 1847. Du 14 janvier 1847 au 27 décembre 1847, elle le passe à 5 % pour le ramener ensuite à 4 %. Le 3 mars 1852, elle accepte que son taux descende à 3 %. Alain Plessis, *La politique de la Banque de France de 1851 à 1870*, Genève, Droz, 1985, pp. 92 et suiv.

³⁰ *Ibidem*. À sa création, le 15 mars 1836, la Banque de Marseille escompta les effets sur place au taux de 4 ½ % alors que les taux pratiqués jusqu'alors étaient de 5 %.

³¹ Archives de la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Délibération de la Chambre de commerce de Toulon, n°281, séance du 11 novembre 1846 : lettre à Monsieur le comte d'Argout, gouverneur de la Banque de France. Registre des délibérations, n° 3.

³² Le 27 avril 1848, par décret, la Banque de Marseille est réunie à la Banque de France.

fonctions, le port de Toulon devenant pour des décennies le glaive qui protège le commerce marseillais.

Conclusion

La prise d'Alger, puis la conquête des côtes d'Afrique du Nord, a suscité de nombreux espoirs chez les négociants toulonnais. Grâce à la colonisation, ils ont réellement cru pouvoir développer au départ de leur port un commerce international égal à celui de Marseille. Pour ce faire, ils disposaient des vins comme produit d'exportation, ils leur suffisaient d'obtenir du gouvernement une égalité de traitement avec la cité phocéenne sur les droits de douane pour que le négoce, particulièrement à destination de l'Algérie, passe par leur port. Mais la suprématie du commerce marseillais, fortement appuyé par le gouvernement met à bat les espoirs toulonnais. C'est par Marseille que le commerce avec la nouvelle colonie s'établit ; c'est aussi Marseille qui se voit attribuer la correspondance à bateau entre la France et l'Afrique du Nord. Ayant échoué sur l'aspect commercial, les élus consulaires toulonnais saisissent l'occasion qui leur est fourni par la création des succursales de la Banque de France pour détourner, cette fois-ci par le biais des capitaux, une partie du commerce marseillais avec l'Algérie ; là encore, ils échouent, quand la Révolution de Février 1848 vient bouleverser leur plan et, finalement, c'est Marseille qui est dotée avant Toulon de la succursale tant convoitée.