

# Portraits d'industrie

Collections du musée d'Histoire de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles

*SOUS LA DIRECTION DE  
MYRIAME MOREL-DELEDALLE*

Éditions Parenthèses / Musées de Marseille



## Avant-propos

Le concept d'un musée d'Histoire de Marseille est né à l'occasion des découvertes archéologiques du quartier de la Bourse, pour répondre à une volonté municipale : conserver *in situ* les vestiges de la plus ancienne ville de France, les mettre en valeur par la création d'un musée, présenter son histoire depuis ses origines jusqu'à nos jours.

À l'intérieur du complexe commercial du centre Bourse, furent alors réservés 5 000 m<sup>2</sup> de superficie pour un équipement culturel original : un musée, certes, mais aussi une bibliothèque, une médiathèque, un auditorium, un atelier pédagogique, une salle d'exposition temporaire, au service de la connaissance de l'histoire de la ville sous toutes ses formes et pour le plus grand nombre.

Il y a vingt ans, en 1983, était inauguré le musée d'Histoire de Marseille avec la présentation de ses premières collections consacrées à l'Antiquité. Au fil des années et des découvertes archéologiques, ont été aménagés et enrichis les espaces consacrés aux périodes de l'Antiquité tardive, du Moyen Âge, des Temps Modernes.

Parallèlement, le musée menait un programme d'acquisitions systématique pour la période contemporaine.

Ces collections seront exposées de façon permanente lors de l'ouverture des dernières salles du musée. L'exposition *Portraits d'industrie* vise à en présenter une partie orientée sous l'angle du patrimoine industriel.

En ce moment même, le patrimoine industriel monumental tend à disparaître du paysage marseillais au profit de nouveaux projets économiques qui s'implantent sur ces mêmes espaces. Si le projet Euroméditerranée est bien destiné à donner un nouveau souffle à la ville du XXI<sup>e</sup> siècle, si quelques usines, aujourd'hui en friches, font parfois l'objet de réhabilitations, les vestiges des cheminées des anciens bâtiments industriels symboliques, comme les savonneries, les huileries, les tuileries, ont cependant perdu leur sens et bientôt leur mémoire.

Il est urgent de conserver les traces de ce monde industrialo-portuaire qui fit la spécificité de Marseille entre les années 1860 et 1950. C'est dans ce sens que le musée d'Histoire a collecté des fonds importants d'affiches, objets publicitaires, photographies, cartes postales, humbles témoins de la cité prospère des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

Privée de sa représentation monumentale, toute cette activité n'est plus représentée que par ces objets ténus. Témoins partiels et lacunaires qui ne prétendent pas à eux seuls résumer la réalité historique, ils permettent, à leur manière et remis dans leur contexte, de faire revivre cette période de négoce et d'industries qui fit la renommée de Marseille.

Myriame MOREL-DELEDALLE  
Conservateur du musée d'Histoire de Marseille

# Le patrimoine industriel à Marseille : traces d'un monde industrialo-portuaire

PIERRE-PAUL ZALIO



Le port industriel et ses grues, la ville, ses usines aujourd'hui en friches et les produits autrefois symboles de son économie (savons, huiles, tuiles, sucre, pâtes alimentaires), tels sont peut-être les éléments les plus visibles, mais les moins regardés, du patrimoine marseillais. Ce n'est pas le moindre des paradoxes de cette ville, la plus ancienne de France dit-on, que d'être avant tout une ville du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle. Le « déficit monumental », obsession des bâtisseurs du Second Empire, se relativise largement quand on envisage l'extraordinaire patrimoine commercial, portuaire et industriel de la cité phocéenne, fait des innombrables traces laissées dans la ville par le « monde de production marseillais<sup>1</sup> ».

La sélection du patrimoine industriel présentée ici est d'abord un univers d'objets. À côté de quelques machines et de nombreuses photographies, abondent affiches, tôles émaillées, buvards, battoirs à linge, toute une théorie de supports publicitaires liés aux produits de consommation courante. Une multitude de savons aux marques insolites, d'huiles et de graisses, de boissons, de sucres, de pâtes et de cigarettes y sont à l'honneur comme en une foire commerciale empreinte de nostalgie. Les objets sont nécessairement moins nombreux pour évoquer les activités plus modestes, à la limite de l'artisanat ou du petit commerce, ou certaines grandes activités industrielles créatrices de produits semi-finis (la chimie, par exemple, n'est présente que par les engrais ou les avis de nuisances) et, de ce fait, moins riches en matériel de promotion. En somme, la collection du musée d'Histoire de Marseille fait l'effet d'un miroir dont il faut garder à l'esprit qu'il est un peu déformant.

L'intérêt d'une telle entreprise muséographique est indiscutable quand, à envisager tous ces objets dans leur contexte, on prend conscience qu'ils décrivent de manière vivante et précise ce qu'on appelle le système industrialo-portuaire, un monde fait d'industries

« Ville de Marseille, Bouches-du-Rhône, Marseille, 1888 » (détail),  
Frédéric Hugo d'Alési  
LITHOGRAPHIE AQUARELLÉE, IMPR. LEMERCIER ET CIE (PARIS),  
45×71 CM [MHM 79.1.1]



dominées par le négoce et déployées dans un espace — Marseille isolée de son arrière-pays — et en un temps dont les bornes (1860-1950) sont aussi celles d'une certaine prospérité marseillaise. Ces objets souvent ordinaires sont en eux-mêmes, si on prend la peine de lire la multiplicité des messages qu'ils délivrent, une source d'informations irremplaçable. Les publicités ne sont pas seulement un agencement de signes participant, au sens de Barthes, d'une mythologie efficace. Elles constituent également, au-delà du pittoresque ou de la nostalgie des affiches, un accès à la compréhension de l'organisation du monde économique marseillais, de sa conception du produit et des formes de sa distribution. À côté des noms de marques déposés, l'affiche fait référence à des qualités fonctionnelles, fruits d'innovations techniques reconnues (« la bougie qui ne coule pas », « le savon le plus riche en huile », la graisse qui « vaut le beurre »), mais aussi à des appellations ou à des garanties ayant force juridique face aux nombreuses fraudes. Les objets publicitaires traduisent ainsi tous les efforts consentis pour placer le produit sur le marché en le singularisant et en espérant y attacher les consommateurs.

Considéré dans son ensemble, ce patrimoine représente bien la diversité du « système traditionnel marseillais ». Une diversité où quelques grands secteurs productifs prédominent : les industries oléagineuses (corps gras, savons), les industries métallurgiques et mécaniques (constructions mécaniques, réparations navales, chaudronneries industrielles), les industries chimiques (engrais, peintures, pétrochimie), les industries de construction (tuiles et briques, verreries) et les industries alimentaires (minoterie, semoulerie, pâtes alimentaires, biscuiterie, liqueurs et brasserie). Derrière cette diversité, le point commun de ces activités est leur lien avec un port où s'importent, se transforment et se réexportent



des matières premières (de provenance souvent coloniale) sous la forme de produits semi-finis ou finis.

En 1900, on estime que 70 % des marchandises qui arrivent sur les quais sont destinées à l'industrie locale<sup>2</sup>. Cette dépendance de l'économie marseillaise vis-à-vis de son port et de ses importations coloniales marque d'une trace profonde ce patrimoine, jusque dans l'iconographie commerciale, souvent plus portuaire qu'industrielle<sup>3</sup>. Toutefois, à trop considérer ce système industriel-portuaire comme le modèle quasi unique du développement marseillais, on risque de négliger l'importance d'une autre industrialisation au XIX<sup>e</sup> siècle moins axée sur la fonction commerciale du port<sup>4</sup>, comme en témoigne la place de la construction mécanique, voire de l'automobile<sup>5</sup>. En outre, cette industrialisation portuaire des années 1860-1880 est, paradoxalement, le fruit d'une crise de localisation. Au fond, ce ne sont pas les avantages naturels du port qui poussent les entrepreneurs d'alors à faire de l'industrie une simple prolongation du négoce portuaire. C'est parce que le port de Marseille a perdu, avec l'amélioration des modes de transport et l'industrialisation du nord de l'Europe, une part de ses atouts géographiques que se développe une industrie qui cherche à y fixer le trafic maritime. Le « négoce industrialisant » est donc le fruit d'une géographie et d'une volonté ; c'est une activité indissociable du négoce, travaillant la matière première coloniale dès le quai — avec le sasseur ou machine à « sacher » — jusqu'aux produits semi-finis ou finis.

Ainsi, les industries des corps gras, produisant les fameux « savons de Marseille », les huiles, les graisses, doivent leur importance au fait que la ville-port triture et raffine au début du XX<sup>e</sup> siècle plus de la moitié des matières premières oléagineuses importées en France, soit 15 % de son trafic portuaire<sup>6</sup>. Le secteur a su diversifier ses

« Pastis Ricard. Le "vrai pastis de Marseille" !  
À la marseillaise », 1932-1939  
TÔLE ÉMAILLÉE, 15,5 × 36 CM [MHM 86.10.32]

« Pastis Olive. Comme à Marseille », Marc, c. 1939  
AFFICHE LITHOGRAPHIÉE, ÉD. PUBLI-VENTE (PARIS), 197 × 128 CM  
[MHM 96.7.8]

<sup>1</sup> ZALIO, Pierre-Paul, *Grandes familles de Marseille au XX<sup>e</sup> siècle, Enquête sur l'identité économique d'un territoire portuaire*, Paris, Belin, 1999, pp. 47-80.

<sup>2</sup> RONCAYOLO, Marcel, *Marseille*, Paris, La Documentation française, « Notes et études documentaires », série « Les grandes villes françaises », n° 3013, 1963.

<sup>3</sup> RONCAYOLO, Marcel, *L'Imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille, 1990, tome v, pp. 132-138.

<sup>4</sup> RAVEUX, Olivier, *Marseille : ville des métaux et de la vapeur au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, CNRS, 1998.

<sup>5</sup> LAMBERT, Olivier, *Marseille entre tradition et modernité, Les espérances déçues (1919-1939)*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1995, tome x, pp. 268-273.

<sup>6</sup> PIERREIN, Louis, *Industries traditionnelles du port de Marseille, Le cycle des sucres et des oléagineux (1870-1958)*, Marseille, Institut historique de Provence, 1975.

« Un don du ciel. La lessive et... le savon sec La Sainte Famille », savonneries Th. Roux (Marseille), J. P. Boireau, c. 1950  
AFFICHE LITHOGRAPHIÉE, IMPR. LA LITHOTYPE (ROQUEVAIRE), 118 × 78,5 CM [MHM 91.1.1]

« Cigarettes nationales. En vente dans le monde entier. Exigez la marque J. Vidal », Mass'beuf, c. 1920  
AFFICHE LITHOGRAPHIÉE, IMPR. MOULLOT (MARSEILLE), 80 × 60 CM [MHM 89.14.6]



fait le succès de la savonnerie parisienne. Le premier voisin sur les étagères des épiciers et des drogueries avec une multitude de produits encore en vrac, le second s'étale en grandes affiches sur les boulevards parisiens et s'achète en pharmacie<sup>5</sup>. Pourtant, en matière de marques, les savonniers marseillais ne manquent pas d'imagination<sup>6</sup> tant elles prolifèrent à la faveur de la dispersion des petites savonneries et aux dépens d'une identification du produit à une marque. Alors que les modes de consommation se modifient et qu'apparaissent des produits nouveaux, comme les lessives en poudre, la savonnerie marseillaise peine à faire face et s'essouffle. Parmi les savonneries, seule l'entreprise Fournier-Ferrier est de taille à faire face. Célèbre pour ses savons et pour ses bougies de la marque Le Chat, l'entreprise est le fruit de l'association, en 1891, d'une stéarinerie, fondée par Louis et Frédéric Fournier en 1836, et de la savonnerie de Calixte Ferrier. L'association du savon et de la bougie (y compris dans la distribution par des représentants qui placent les deux produits dans les épicerie) en fait une des entreprises les plus profitables du secteur. En 1898, Félix Fournier décide d'abandonner la structure familiale et d'ouvrir le capital ; la Société marseillaise de Crédit en devient l'actionnaire principal. Bien que l'avenir de la bougie soit compromis face à l'électricité, l'entreprise se développe fortement sur son marché, essentiellement rural. Première savonnerie de la place, Fournier-Ferrier lance, face à Persil, la poudre Catox et c'est autour de ses marques que le pôle savonnier d'Unipol tente de se structurer.

« Mon succès » dit un chef en goûtant sa Végétaline. C'est aussi le succès de tout le secteur des corps gras obtenu grâce à deux innovations majeures : la transformation de l'huile de coprah en graisse alimentaire, la décoloration et la désodorisation de l'huile d'arachide pour la rendre comestible. La production des huileries



Matrices pour l'estampage des savons La Paquerette, Le Soleil du Midi, La Pince à linge, Marseille, avant 1945  
MÉTAL ET BOIS, Ø 5,4 CM, 6,5 CM, 7,6 CM [MHM 92.10.8, 7, 6]

Matrice pour l'estampage du savon Notre-Dame-du-Cap (Savonnerie de la Capelette), 1930-1940  
BRONZE, 9,5 × 9,5 CM [MHM 96.1.1]

Étiquettes, savons La Roue et La Jonquille (Savonnerie de la Capelette), 1930-1940  
PAPIER, 18,5 × 29 CM, 17 × 29 CM ET 22,5 × 17 CM [MHM 96.1.20, 18 ET 16]

<sup>5</sup> CHESSEL, Marie, « Une méthode publicitaire américaine ? Cadum dans la France de l'entre-deux-guerres », *Entreprises et Histoire*, n° 11, 1996, pp. 61-76.

<sup>6</sup> BOULANGER, Patrick, *op. cit.*, p. 54. LEGENDARME, Bernard, « La cité des savons » in CULOT, Maurice, DROCOURT, Daniel (sous la direction de), *Marseille, la passion des contrastes*, Liège, Mardaga, 1991, pp. 323-329.

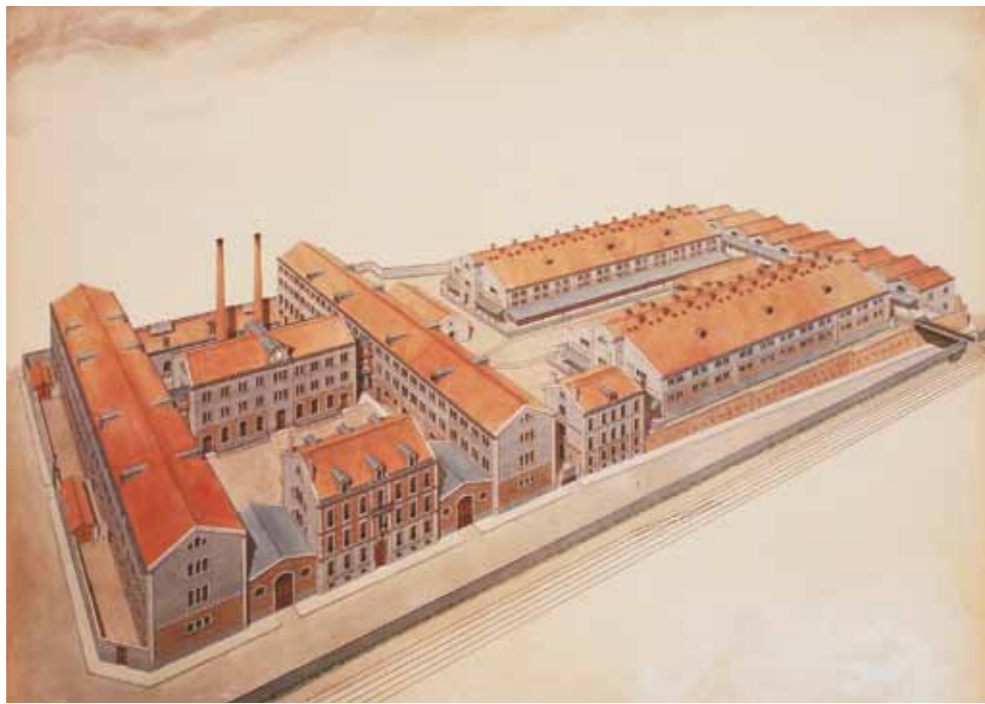
« Bougie Fournier, Marseille », anonyme, c. 1900  
AFFICHE LITHOGRAPHIÉE, AFFICHES ARTISTIQUES LEMERCIER ET CIE, IMPR. LEMERCIER ET CIE (PARIS), 185 × 128,5 CM [MHM 90.10.9]

« Bougie à 5 trous. L. F. Fournier et Cie, Paris, Marseille », Misti, c. 1900  
AFFICHE LITHOGRAPHIÉE, IMPR. H. LASS, E. PÉCAUD ET CIE (PARIS), 138,5 × 98 CM [MHM 90.9.3]

Usine Fournier, les réservoirs d'huile, anonyme, 1886  
ARISTOTYPE À LA GÉLATINE, 17,8 × 24,4 CM [MHM 81.6.7]

Usine Fournier, la coulerie, anonyme, 1886  
ARISTOTYPE À LA GÉLATINE, 18 × 24,5 CM [MHM 81.6.6]

Usine Fournier, les presses à chaud, anonyme, 1886  
ARISTOTYPE À LA GÉLATINE, 14 × 18,5 CM [MHM 81.6.4]



nieurs du service central, fut construite sur un terrain acheté en 1861 à la compagnie du PLM. Elle est bien représentée par l'iconographie de la Belle Époque. La vue de 1909 montre la manufacture à gauche, avec ses deux cheminées, et à droite, les bâtiments du magasin de transit, destiné au stockage des tabacs d'importation, venant surtout d'Algérie. Une carte postale en offre une image moins flatteuse mais situant mieux l'ensemble, face à la gare des marchandises de Saint-Charles. Un album de 1906, enfin, nous fait rentrer dans l'établissement, pour des photos de groupe dans la cour, mais aussi pour quelques vues à l'intérieur des ateliers. En admirant le bureau du syndicat, on peut rappeler que les ouvriers et ouvrières de Marseille, à l'issue d'une grève victorieuse en 1887, furent les premiers, de toutes les manufactures de l'État, à former un syndicat. Spécialisée, dans les années cinquante, dans les cigarettes Gauloises et Gitanes, l'usine fut agrandie sur l'emplacement du magasin de transit en 1957.

L'industrie allumetière est née à Marseille au début des années 1850. L'invention de l'allumette à friction, véritable Prométhée démocratique, fut fondée sur la réaction entre le chlorate de potasse et le phosphore blanc, émulsionnés dans une pâte chimique et donnant par trempage le bouton de l'allumette, sur une mèche de coton filé et ciré ou sur une tige de bois soufrée. Très insalubre en raison des vapeurs phosphorées, cette industrie était d'abord une affaire de petits ateliers, voire de fabriques à domicile. Mais, vers la fin du Second Empire, orientée vers l'exportation, l'industrie marseillaise vit émerger quelques grandes entreprises : Roche, Germain, Amphoux ou Caussemille, cette dernière installée à la Belle-de-Mai à partir de 1854. Ces firmes faisaient beaucoup travailler les lithographes de la ville, pour le décor de leurs boîtes ou pour d'autres objets publicitaires, tel le calendrier Caussemille



**Vue perspective de la manufacture des tabacs, rue Guibal, 1909**  
PAPIER AQUARELLÉ, 1,01×1,40 CM [MHM D 98.3.1]

« Cigarettes mécaniques », « Torréfaction », « Hachoirs », « Atelier des cigares à 0,05 »  
ALBUM PHOTOGRAPHIQUE, MANUFACTURE NATIONALE DES TABACS, MARSEILLE, 1906, PARIS, H. ET J. TOURTE, PL. 7, 5, 4 ET 8 [MHM D 98.3.9]

« Marseille. La manufacture des tabacs (rue Guibal) », 1915  
CARTE POSTALE, ÉD. F. G. [MHM 99.9.26]

Planche avant découpe de paquets de Gitanes, Seita, manufacture des tabacs, rue Guibal, c. 1950  
CARTON, 42,5×33,5 CM [MHM 91.26.4]

« Gitanes. Cigarettes de la régie française. Caisse autonome d'amortissement », René Vincent, c. 1930  
AFFICHE OFFSET, 79×60 CM [MHM 2003.4.3]

Robeuse, manufacture des tabacs, rue Guibal, début XX<sup>e</sup> siècle  
MÉTAL ET BOIS, 33,5×7×4,2 CM [MHM D 98.3.7]

Moule-bloc à cigares, manufacture des tabacs, rue Guibal, c. 1960  
MÉTAL, CAOUTCHOUC ET BOIS, 34,4×32×24,5 CM [MHM 91.26.5]  
Reproduction d'un modèle du XIX<sup>e</sup> siècle.

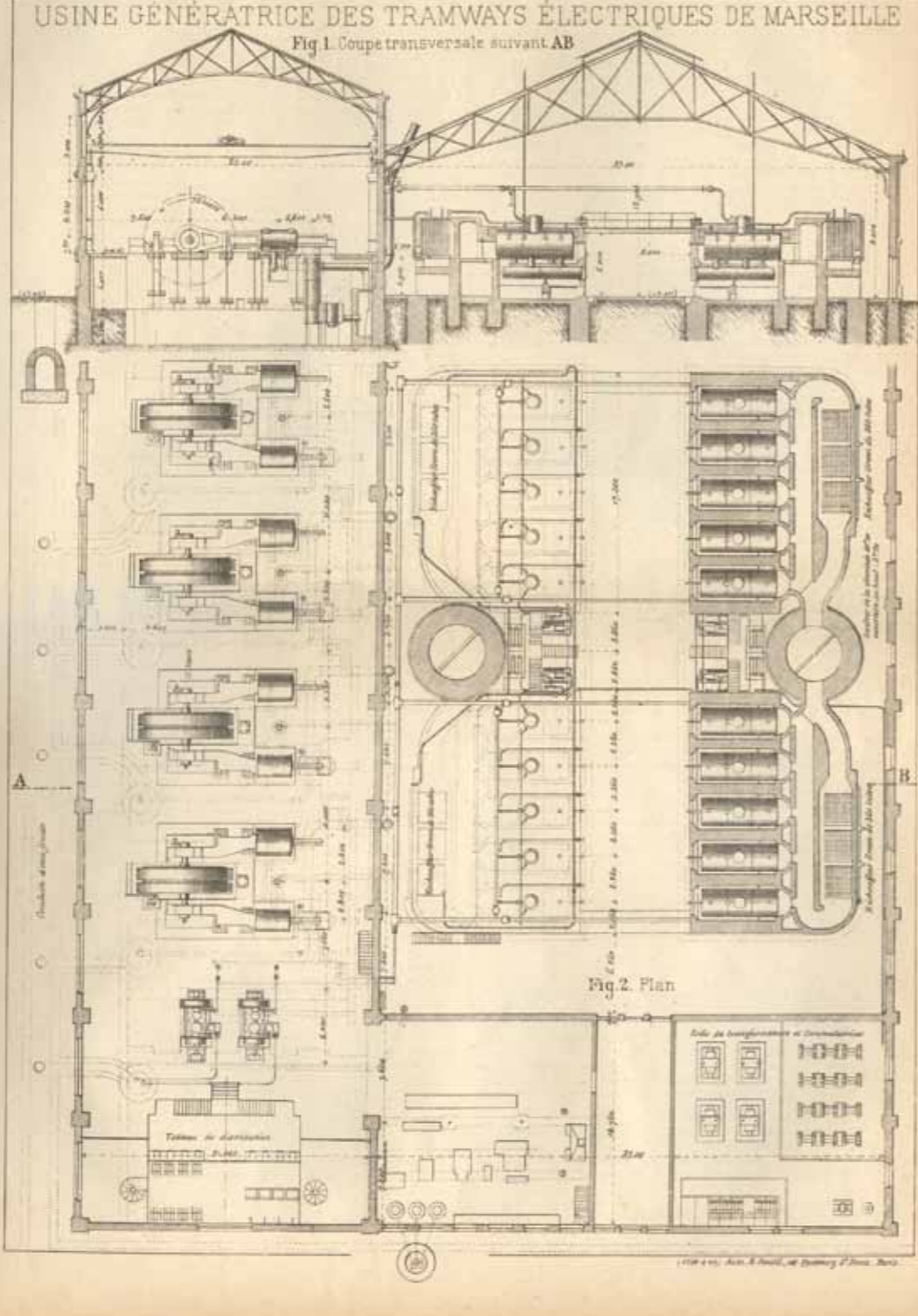


← Carrière d'argile à Saint-Henri, début XX<sup>e</sup> siècle

← Salle de trituration, début XX<sup>e</sup> siècle

Voilier au quai de Saumaty, début XX<sup>e</sup> siècle

L'usine Pierre-Sacoman, près de la gare de l'Estaque  
 PHOTOGRAPHIES SUR PLAQUE DE VERRE, ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ  
 GÉNÉRALE DES TUYLIERIES DE MARSEILLE [DOC. MHM]



# Le gaz et l'électricité à Marseille

PHILIPPE MIOCHE

Le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle sont marqués par des compétitions très vives entre des entreprises qui veulent conquérir les marchés de l'éclairage public, de l'alimentation des ateliers et des usines (la force), des transports publics et des besoins domestiques. Le tournant historique de la généralisation de la Fée Électricité s'opère dans un climat très concurrentiel. À Marseille, le gaz (fabriqué à partir de la distillation de charbon d'origine anglaise) occupe de solides positions quand il est confronté au début du siècle à l'électricité, qu'elle soit d'origine thermique (obtenue avec des machines à vapeur) ou d'origine hydraulique.

Victor Gelu a décrit la mise en place du réseau de gaz : « Durant toute l'année 1838 et une partie de 1839, le sol de Marseille, dans les principaux quartiers, a été bouleversé par trois compagnies d'éclairage au gaz. Chacune de ces entreprises a fait pratiquer des tranchées particulières pour ses tuyaux<sup>1</sup>. » On compte six usines en 1896, huit en 1906 et seulement une en 1921 mais employant alors près de 700 salariés<sup>2</sup>. La principale usine à gaz de Marseille est à Arenc. Elle appartient jusqu'en 1913 à la Société anonyme de l'éclairage, du gaz et de l'électricité de Marseille (issue de la Société des hauts fourneaux de Saint-Louis, elle passera en régie après 1913). À la veille de la Première Guerre mondiale, le réseau du gaz alimente 75 000 abonnés et 10 000 appareils d'éclairage public. L'entreprise de M. Mirès bénéficie d'un contrat d'éclairage public qui expire en 1907. Le contrôle du marché de l'éclairage est aussi l'objet d'une confrontation politique entre la majorité municipale et son opposition.

Les électriciens entrent en scène. Après quelques tentatives ponctuelles, comme l'éclairage du phare du Planier, celui de la Canebière ou de la Joliette, l'histoire de l'électricité commence réellement à

Myriame Morel-Deledalle (sous la direction de) — Portraits d'industrie / ISBN 2-86364-116-6

www.editions Parentheses.com

Coupe et plan de l'usine génératrice des tramways électriques de Marseille, 1902  
 LE GÉNIE CIVIL, 22<sup>e</sup> ANNÉE, T. XLI, N° 15, N° 1052, 9 AOÛT 1902, PL. XV  
 [MHM 96.2.6]



## Bibliographie

**PAQUEBOTS POSTE FRANÇAIS**  
Service Hebdomadaire à Grande Vitesse

**ENTRE LA FRANCE ET L'ALGÉRIE, LA TUNISIE, LA TRIPOLITAINE, LE MAROC ET PALERME**

Voyages Circulaires à Itinéraires fixes et facultatifs  
tarifs Communs G.V. 205. P.L.M. G.V. 202. Midi et Etat  
Billets à Coupons Combinables du Vercin  
(Union des Châles Fer)

**CIE DE NAVIGATION MIXTE (CIE TOUACHE)**

**CIE de NAVIGATION MIXTE (CIE TOUACHE)**  
(Société anonyme au capital de 4.038.300 Francs)

**DÉPARTS de MARSEILLE pour :**

TUNIS (rapide) CÔTE TUNISIENNE. TRIPOLI.	Mercredi	1 <sup>er</sup> soir
ORAN. MAROC.	jeudi	6 <sup>h</sup> soir
PHILIPPEVILLE (rapide). BONE.	Jeudi	midi
ALGER (rapide)	jeudi	6 <sup>h</sup> soir
ALGER (direct)	Mardi	6 <sup>h</sup> soir
BIZERTE. TUNIS. PALERME.	Samedi	7 <sup>h</sup> soir
CETTE. PORT-VENDRES. ALGER.	jeudi	8 <sup>h</sup> soir

**DÉPART de PORT-VENDRES pour :**

ORAN (en 30 heures)	Vendredi	3 <sup>h</sup> 30 s.
ALGER (en 24 heures)	Dimanche	8 <sup>h</sup> soir

Le service rapide entre PORT-VENDRES et ALGER est en correspondance avec le train de luxe PARIS-BARCELONE de la Compagnie Internationale des WAGONS-LITS

pour FRET ET PASSAGES s'adresser à :

MARSEILLE: EXPLOITATION, 54, Rue Cannobière.  
LYON: SIÈGE SOCIAL, 41, Rue de la République.

PARIS (M.M. Ph. MARZOLFF & Co Agents, 51, Rue du Faubourg Poissonnière).  
BUREAU DES PASSAGES, 9, Rue de Rome.

Et aux AGENTS de la C<sup>ie</sup> dans les ports desservis et principales villes. FRANCE et ÉTRANGER

Valère Bernard  
MOULLOT FILS AÎNÉ MARSEILLE

« Cie de Navigation mixte (Cie Touache) », Valère Bernard, 1904  
AFFICHE LITHOGRAPHIÉE, IMPR. MOULLOT FILS AÎNÉ (MARSEILLE),  
105,5 x 73 CM [MHM 92.2.11]

ARNAVON, L.-H., *Conférence sur le savon de Marseille et son procédé de fabrication*, Marseille, 1878.

*L'Aventure industrielle*, Marseille, revue culturelle, n° 190, avril 2000.

BEUDON, Françoise-Albane (sous la direction de), *David Dellepiane, peintre, affichiste, illustrateur*, Marseille, Parenthèses, 1999.

BONILLO, Jean-Lucien, BORRUEY, René, ESPINAS, Jean-Denis, PICON, Antoine, *Marseille, ville & port*, Marseille, Parenthèses, 1991.

BORRUEY, René, *Le Port moderne de Marseille : du dock au conteneur (1844-1974)*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1994, tome IX.

BORRUEY, René, « La fragilité du patrimoine portuaire : le point à Marseille », *L'Archéologie industrielle en France : patrimoine, technique, mémoire*, n° 32, octobre 1998, pp. 19-27.

BOUIS, Aimé, *Le Livre d'or de Marseille, de son commerce et de ses industries, 1906 : compte rendu annuel de la situation maritime, commerciale, industrielle, coloniale*, Marseille, R. Sorel, 1905-1907.

BOULANGER, Patrick, *Marseille s'affiche, Regards sur la Provence*, Marseille, Éditions européennes de Marseille-Provence, 1996.

BOULANGER, Patrick, *Mémoire du savon de Marseille*, Barbentane, Équinoxe, 1994.

BRENIER, Henry, *Le port de Marseille : statistiques et notes sommaires*, Marseille, Le Sémaphore, 1929.

BROMBERGER, Christian, CHENU, Alain, MASSION, Anne, *La Tuile en Provence : production, distribution, commerce*, Aix-en-Provence, Centre d'ethnologie méditerranéenne, 1982.

CARBONNEL, Luce, DAUMALIN, Xavier, TACHOIRE, Henri, « La Métallurgie à Marseille : de l'artisanat à l'industrie, de l'acier à l'aluminium et au gallium », *Cahiers du Comité du Vieux Marseille*, n° 84, 4<sup>e</sup> trimestre 1999.

CARVIN, Henri, « L'Électricité à Marseille au XIX<sup>e</sup> siècle », *Cahiers du Comité du Vieux Marseille*, n° 65, 1995.

CARVIN, Henri, CHASTAGNARET, Gérard, LESCURE, Michel, « Les débuts de l'électricité à Marseille (1882-1906) », in CAZENOVE, Jean (sous la direction de), *L'Électricité il y a cent ans*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1989, pp. 139-150.

CATY, Roland, FIORENTINO, Alain, *Le Port de Marseille (1860-1945)*, Aix-en-Provence, Édisud, 1984.

CHASTAGNARET, Gérard, MIOCHE, Philippe (sous la direction de), *Histoire industrielle de la Provence*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 1998.

COLLIN, Michèle (sous la direction de), *Ville et port, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994.

COURDURIÉ, Marcel, DAUMALIN, Xavier, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1997, tome XII.

COURDURIÉ, Marcel, MIÈGE, Jean-Louis, *Marseille colonial face à la crise de 1929*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1991, tome VI.

DAUMALIN, Xavier, *Du sel au pétrole : l'industrie chimique de Marseille-Berre au XIX<sup>e</sup> siècle*, Marseille, Éditions Paul Tacussel, 2003.

DELAHAYE, Marie-Claude, *Le Livre du pastis*, Nice, Z'édicions, 1994.

DOMENICHINO, Jean, *La Réparation navale : le port autonome de Marseille, histoire des hommes*, Marseille, Éditions Jeanne Laffitte, 2002.

FRIDENSON, Patrick, « Une industrie nouvelle : l'automobile en France jusqu'en 1914 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, octobre-décembre 1972, pp. 557-578.

GEORGELIN, Jean, *L'Économie de Marseille Provence au travers de l'œuvre de Louis Pierrein*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1988.

*Industries en Provence, Dynamiques d'hier et d'aujourd'hui*, 10 numéros parus entre 1998 et 2002, publiés par MIP/Provence, à Aix-en-Provence.

LAMBERT, Olivier, *Marseille entre tradition et modernité, Les espérances déçues (1919-1939)*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1995, tome X, pp. 268-273.

LAMBERT, Olivier, « Marseille et le pétrole : des prémices à la naissance d'une aventure industrielle (1862-1938) », *Industries en Provence, Dynamiques d'hier et d'aujourd'hui* (Aix-en-Provence), n° 4, novembre 1999, pp. 18-24.

LAMBERT, Olivier, « Turcat-Méry : l'aventure automobile (1899-1929) », *Marseille, revue culturelle*, n° 190, avril 2000, pp. 58-75.

LEGENDARME, Bernard, *Cent ans de dessins et modèles déposés*, exposition, musée d'Histoire de Marseille (29 juin-29 septembre 1990), Marseille, Musées de Marseille, 1990.

LEGENDARME, Bernard, « La cité des savons » in CULOT, Maurice, DROCOURT, Daniel (sous la direction de), *Marseille, la passion des contrastes*, Liège, Mardaga, 1991, pp. 323-329.

LOEW, Marie-Réginald, *Les Dockers de Marseille, Analyse type d'un complexe social*, L'Arbresle, 1944.

MADELIN, Henri, *Pétrole et politique en Méditerranée occidentale*, Paris, Armand Colin, 1973.

*Marseille au XIX<sup>e</sup> : splendeurs et ombres d'un grand siècle industriel*, exposition, musée d'Histoire de Marseille (15 novembre 1991-15 février 1992), Marseille, Musées de Marseille / Réunion des musées nationaux, 1991.

*Marseille au XIX<sup>e</sup> : rêves et triomphes d'une ville*, exposition (15 novembre 1991-15 février 1992), Marseille, Musées de Marseille / Réunion des musées nationaux, 1991.

MASSON, Paul (sous la direction de), *Les Bouches-du-Rhône, Encyclopédie départementale*, Paris, Édouard Champion, Marseille, Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 16 volumes, 1913-1937 ; t. VIII : « Le mouvement économique : l'industrie ».

*La Mémoire murale politique des Français, de la Renaissance à nos jours*, exposition, La Conciergerie (janvier-février 1984), Paris, Rank Xerox, 1983.

MIOCHE, Philippe, *L'Alumine à Gardanne de 1893 à nos jours, Une traversée industrielle en Provence*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1994.

MIOCHE, Philippe, DAUMALIN, Xavier, *Provence, terre de chimie*, Marseille, Union des industries chimiques en PACA, 2002.

MOREL, Bernard, *Marseille, naissance d'une métropole*, Paris, L'Harmattan, 1999.

MUIZON, François de, *L'Industrie huilière marseillaise, 1825-1971 : le pouvoir des huiliers*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1981.

NOUSCHI, André, « Les investissements pétroliers français dans l'entre-deux-guerres », in LÉVY-LEBOYER, Maurice (sous la direction de), *La Position internationale de la France, Aspects économiques et financiers, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1977.

*Le Patrimoine industriel des Bouches-du-Rhône*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 2000.

PIERREIN, Louis, *Industries traditionnelles du port de Marseille, Le cycle des sucres et des oléagineux (1870-1958)*, Marseille, Institut historique de Provence, 1975.

RATIER, Yves, *La Terre de Marseille, Tuiles, briques, carreaux*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1989, tome IV.

RAVEUX, Olivier, « Du paysage industriel à l'atelier de l'usine : images d'entreprises marseillaises entre 1850 et 1925 », in *Images de la Provence : les représentations iconographiques de la fin du Moyen Âge au milieu du XX<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 1992, pp. 143-151.

RAVEUX, Olivier, *Marseille : ville des métaux et de la vapeur au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, CNRS, 1998.

RICARD, Georges, *Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'Ouest*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1989, tome III.

RONCAYOLO, Marcel, *Marseille*, Paris, La Documentation française, 1963, « Notes et études documentaires », série « Les grandes villes françaises », n° 3013.

RONCAYOLO, Marcel, *L'Imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1990, tome V, pp. 132-138.

RONCAYOLO, Marcel, *Les Grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1996.

SEWELL, William H., *Structure and Mobility, The Men and Women of Marseille, 1820-1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

SMITH, Paul, « Marseille-Tabacs, une manufacture parmi d'autres ? », in *10, rue Bleue, histoire et reconversion d'une manufacture des tabacs*, Marseille, Parenthèses, 2003, pp. 73-94.

TEMIME, Émile, *Histoire de Marseille de la Révolution à nos jours*, Paris, Perrin, 1999.

ZALIO, Pierre-Paul, *Grandes familles de Marseille au XX<sup>e</sup> siècle, Enquête sur l'identité économique d'un territoire portuaire*, Paris, Belin, 1999.

ZALIO, Pierre-Paul, « Le savon de Marseille. Contribution à une sociologie économique des produits », in STANZIANI, Alessandro (sous la direction de), *La qualité des produits en France XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Belin, 2003.

# Table

Avant-propos	13
Le patrimoine industriel à Marseille : traces d'un monde industrialo-portuaire PIERRE-PAUL ZALIO	15
« Les trois amis de la maison » : huiles, savons et corps gras PIERRE-PAUL ZALIO	27
La filière blé dur : semouleries et fabriques de pâtes alimentaires PIERRE-ANTOINE DESSAUX	37
Le sucre, ambassadeur du dynamisme industriel XAVIER DAUMALIN	43
L'abus d'alcool est dangereux... PATRICK BOULANGER	47
Marseille-Tabacs et Marseille-Allumettes PAUL SMITH	55
Le brise-soleil de Jean Prouvé [CATHERINE COLEY]	58
L'industrie de la tuile et des briques ISABELLE SALVY	61
Une production originale : le malon marseillais [ISABELLE SALVY]	68
Naissance d'une industrie chimique XAVIER DAUMALIN	71

Pétroles et huiles minérales : iconographie publicitaire et réalité historique OLIVIER LAMBERT-BIZEUL	75
Construction mécanique et automobile OLIVIER LAMBERT-BIZEUL	81
L'usine d'alumine de Saint-Louis-les-Aygalades PHILIPPE MIOCHE	87
Le gaz et l'électricité à Marseille PHILIPPE MIOCHE	93
Le port, équipements et pratiques JEAN DOMENICHINO	99
Les peseurs-jurés [ROLAND VELA]	105
Joseph Inguimberty, peintre des quais [MYRIAME MOREL-DELEDALLE]	108
Les conditions de travail ANDRÉ DONZEL	113
L'hommage de la Provence populaire à Staline, 1949 [MYRIAME MOREL-DELEDALLE]	116
Bibliographie	119

## Crédits

ADAGE, PARIS © 2003 : pp. 26, 57hd, 58h, 104d, 118.  
PATRICK BOX : pp. 12, 106, 107.  
CLICHÉS CETER / VILLE DE MARSEILLE : pp. 6, 8, 10, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56h, 57, 58h, 59, 60, 62h, 67, 70, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85h, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102b, 103d, 104d, 108, 109, 110, 112, 114, 115, 116b, 117, 118, couverture.  
DR : pp. 8, 16d, 17g, 17d, 20hg, 20d, 22, 25, 31bg, 45b, 51hg, 51bg, 51d, 62d, 63, 64, 65, 68, 69, 77, 85h, 96b, 112, 114, 115, 117g, couverture.  
JACQUELINE DELLEPIANE : pp. 35, 50, 80, 96h.  
JACQUELINE DIANA : pp. 116b, 117d.  
CLAUDE ET PHILIPPE DUPIN : p. 21d.  
ROBERT A. FRANCOTTE : pp. 38d, 102h, 103g, 104g.  
FAMILLE INGUIMBERTY : p. 108, 109, 110, 111.  
CLICHÉS PARENTHÈSES : pp. 18, 19, 30, 66, 116h.  
COLLECTION SERVICE DU PESAGE, COMMUNAUTÉ URBAINE MARSEILLE-PROVENCE-MÉTROPOLE : p. 105.  
ERIKA SULZER-KLEINEMEIER : p. 58bg, 58bd.