1838 : La faillite de la maison de commerce Gioan, un évènement à éclaircir

Alain Ruggiero

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/64>

DOI : 10.4000/cdlm.64

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2001

Pagination : 142-152

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Alain Ruggiero, « 1838 : La faillite de la maison de commerce Gioan, un évènement à éclaircir », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 62 | 2001, mis en ligne le 15 février 2004, consulté le 08 septembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/64> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.64>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© Tous droits réservés

1838 : La faillite de la maison de commerce Gioan, un événement à éclaircir

Alain Ruggiero

- 1 Cette faillite à laquelle plusieurs contemporains font allusion est en effet mal connue : est-ce véritablement un événement au sens qui a été précisé au début de nos travaux ? Y-a-t-il une part d'exagération de la part des Niçois du XIXe siècle ? Les lignes qui suivent vont reprendre la logique de mon cheminement qui de façon épisodique m'a permis de collecter quelques informations à ce sujet dans différents dépôts d'archives.
- 2 Cet événement (à supposer qu'on attribue le statut d'événement à cette faillite) m'était apparu tout d'abord, il y a un certain nombre d'années à la lecture de la correspondance commerciale des consuls de France à Nice, correspondance conservée au Ministère des Affaires étrangères.
- 3 Le courrier du 8 Février 1838 signale simplement la faillite de la maison Gioan, mais ceux qui suivent indiquent indirectement que l'activité commerciale de Nice est très perturbée par les conséquences de cette faillite sur les autres maisons de commerce, au point d'ailleurs que tous les versements et les mandatementes vers l'extérieur de la place niçoise sont bloqués pendant quelques temps, même ceux du Consulat de France qui ne peut envoyer à Paris le montant de ses recettes¹.
- 4 Le même courrier note que seule la maison Avigdor inspire encore confiance. Ce n'est que plusieurs mois après que, semble-t-il, le mouvement des affaires retrouve une certaine régularité. Malgré l'importance que donne le Consul de France à Nice aux conséquences économiques de cette faillite, la seule mention qui en est faite dans une publication ancienne se trouve dans un numéro des *Annales de la Société des Lettres, des Sciences et des arts des Alpes-Maritimes* : il est très brièvement retracé par Edouard Corinaldi, dans un texte qu'il écrivit déjà très âgé, et qui correspond aux conférences que la Société des Lettres des Sciences et des Arts publiait dans son bulletin².

- 5 Cette mention est courte puisque le texte de Corinaldi s'intitule "*Souvenirs de Nice 1830-1860*". Entre un paragraphe consacré à la production d'olives et un autre dans lequel il est fait mention des filatures de soie, voici ce qu'on trouve :

"Nice avait aussi quelques armateurs ; entre autres la maison Gioan, dont la faillite eut un si grand retentissement et M. Barras, originaire de Villefranche dont le trois-mâts de moins de 500 tonneaux et à qui les habitants du pays avaient donné le nom pompeux de frégate, faisait périodiquement le voyage des Indes".
- 6 J'avais déjà signalé cette crise commerciale locale qui tranchait sur un contexte de très lentes évolutions du négoce local³ mais mes recherches ne portaient alors que de façon accessoire sur l'activité de négoce de Nice ; cependant cette faillite de 1838 apparaissait comme un important jalon de l'évolution économique d'une place commerciale qui restait de petite dimension, aussi chaque occasion fut-elle bonne pour essayer d'éclaircir cet épisode.
- 7 Pour compléter les informations qui viennent d'être citées la logique voulait qu'on se reporte tout d'abord à ce qui est conservé de la correspondance consulaire à la source, c'est-à-dire qu'il fallait consulter non pas le courrier reçu par le Ministère des Affaires Etrangères et classé par genre (correspondance diplomatique, correspondance commerciale) mais l'ensemble des correspondances émises par le Consulat, non seulement vers le Ministère, mais aussi vers d'autres places commerciales.
- 8 Ce qui correspond aux copies des lettres adressées, par le Consulat de France à Nice de 1815 à 1860, à l'ensemble de ses correspondants, et constitue la plus grande partie de la série Z conservée aux Archives Départementales des Alpes-Maritimes⁴. Mais le registre "*départ*" n'a pas été aussi bien classé par le personnel du Consulat que le courrier reçu par celui du Ministère.
- 9 Sans avoir dépouillé chaque ligne de chaque feuillet et en limitant les recherches à la correspondance commerciale rien n'a été trouvé pour l'instant et du reste pas même la copie du courrier adressée au ministère le 8 Février 1838.
- 10 Il était également logique de se reporter aux documents judiciaires ou administratifs relatifs aux faillites mais si des documents sont disponibles pour les premières années et les dernières de la période sarde, rien ne figure pour la période 1825-1845. Puisque rien n'avait été trouvé sur la faillite en elle même, autant essayer de caractériser la maison Gioan que l'on voit apparaître à quelques reprises dans les documents : dans cette optique, le travail consistait à répertorier tout ce qui pouvait concerner cette maison.
- 11 On trouve tout d'abord dans un petit fascicule intitulé : *Rapport sur la fête du 8 Novembre 1817, jour qu'on a lancé le brick le "Général d'Osasque" par un observateur*⁵ la relation de cette journée où l'on célébrait le lancement de ce bâtiment "un des plus gros qu'on ait jamais construit dans ce port" et auquel on avait donné le nom du gouverneur de la province. L'observateur anonyme de cette brochure presque publicitaire qui relate les festivités ne manque pas d'indiquer que :

"Son Excellence s'est empressée de donner un témoignage public de sa satisfaction au zèle distingué de MM Gioan frères pour les constructions maritimes et les expéditions lointaines qui seules peuvent donner quelque essor au commerce languissant de cette ville et l'affranchir des entraves de sa position et de sa vieille routine"
- 12 Il est vrai que depuis plusieurs décennies l'habitude du commerce à longue distance s'était perdue ; il ne faut toutefois pas exagérer le nombre de ces relations vers des

destinations lointaines : un navire par an, rarement plus était armé à destination des Amériques à la fin du XVIIIème siècle.

- 13 D'autres documents peuvent également compléter notre information sur la maison de commerce Gioan : les Archives départementales conservent un certain nombre de pièces qui contiennent le nom de cette maison de commerce, notamment celle qui est intitulée "*rapport des frères Gioan 1822*"⁶ mais qui rassemble en fait :
 - **le véritable rapport de 1822**, rédigé en Français et qui comporte une douzaine de feuillets qui insistent sur le commerce languissant, la faiblesse des productions locales pouvant être exportées et les conséquences désastreuses de l'obligation pour les besoins en sel de recourir à celui de Sardaigne de mauvaise qualité qui ne peut remplacer le sel sicilien de Trapani, utilisé jusque là ; d'après ce rapport, les équipages des 130 bateaux de pêche ne peuvent qu'avoir une activité réduite puisque ce sel est impropre aux salaisons. En dehors de ce point dont ils demandent la rectification le rapport dresse un tableau qui ne comporte que quelques évaluations ponctuelles et ne propose guère de solutions.
 - **un courrier adressé au successeur de l'intendant en 1829**, courrier qui comporte la reprise mot pour mot de l'argumentation relative au sel destiné au salage ;
 - **un courrier daté de 1834** qui n'a pas de lien avec les pièces précédentes et qui proteste contre le blocage par l'administration de la gabelle d'une quantité de blé qui n'est pas précisée. C'est une affaire confuse dont il ressort que les frères Gioan se sentent humiliés d'avoir à rechercher le montant d'une caution destinée à débloquer la marchandise. Cette pièce montre qu'en 1834, il leur faut emprunter s'il veulent acquitter une caution d'un montant que nous ignorons et qu'ils ne sont plus dans la situation privilégiée des débuts de la Restauration, période au cours de laquelle, propriétaires d'un des plus grands navires du port, ils étaient consultés par l'administration locale.
- 14 En dehors de ces pièces, rien n'a été trouvé dans les archives publiques. Le rôle de cette maison comme armateur aurait également pu apporter des informations sur les bâtiments, les équipages mais le registre d'armement des navires, les rôles d'équipage, les mouvements de la navigation sont disponibles à Nice pour d'autres périodes ou pour le quartier maritime de Villefranche seulement.
- 15 Il restait à étendre la recherche sur le plan chronologique pour au moins préciser ce que pouvait être cette maison de commerce et d'armement. On trouve des pièces qui permettent de retracer la croissance de la maison Gioan au cours de la période troublée des années 1792-1814 : il semble bien que les besoins d'approvisionnement de la ville aient entraîné une augmentation du nombre des petits bâtiments qui pratiquaient un cabotage d'autant plus indispensable que la navigation loin des côtes est restée pendant la plus grande partie de cette période plus que risquée, le plus souvent en raison de la présence de la flotte anglaise.
- 16 C'est au cours de ces années difficiles, mais de changement des habitudes de navigation que le patron de cabotage Gioan père est devenu un armateur possédant plusieurs petits bâtiments. En dehors de ces informations qui ne présentent pas de lien direct avec la faillite de 1838 aucun élément complémentaire ne vient compléter notre connaissance de ce qui a pu se passer.
- 17 Devant l'absence d'informations à caractère commercial, et puisque les documents qui permettraient de connaître directement l'état de la maison de commerce Gioan après la Restauration, ainsi que sa fin en 1838 étaient inaccessibles ou peut-être classés de façon inattendue, on pouvait tenter de rechercher ce que représentait les Gioan à travers des documents fiscaux : le répertoire des plus imposés des contribuables niçois pour la

contribution foncière les place en 1836 en 32e et 33e position⁷, avec une imposition qui tourne autour de 320 liras, loin derrière le riche propriétaire Victor Tiranty (766 liras) cas un peu particulier puisque celui-ci devance même, et de loin le comte de Cessole.

- 18 Le négociant le plus imposé pour des biens fonciers est Gastaut, un peu plus de 400 liras suivi de Guide et de Felix Tiranty, les Gioan sont juste après, ce qui signifie qu'ils sont alors parmi les plus riches niçois et parmi les cinq plus riches négociants de la ville.
- 19 Les registres des recensements sont plus difficiles à utiliser parce que les habitants y sont répertoriés par rues et non par ordre alphabétique comme ceux de la contribution foncière ; après un examen aussi complet que possible des pages de ces registres, on peut néanmoins trouver un Laurent Gioan, négociant, répertorié en 1838, avec une côte foncière de 1400 Lires c'est-à-dire la base de calcul qui servait à établir l'impôt foncier et un loyer fiscal (côte mobilière) très importante pour l'époque de 500 Lires. Sous le toit de cet homme de 50 ans (la comparaison avec son âge déclaré en 1815 lui en donnerait 54 ou 55) vivaient un Paul Gioan âgé de 33 ans, probablement un neveu, ainsi qu'un cuisinier et une femme de chambre, domestiques spécialisés, peu courants chez les négociants niçois de l'époque.
- 20 Le recensement est postérieur à la faillite et ne montre pas de dégradation significative du niveau de vie.
- 21 Rien de plus, dans ce domaine comme dans d'autres, n'a été trouvé pour l'instant mais l'impossibilité de retrouver dans les registres Jean-François Gioan entre 1837 et l'imposition de 1838 ne peut probablement s'interpréter que comme un signe de sa disparition (il aurait eu 63 ans en 1838, âge déjà avancé pour l'époque) ce qui devrait être confirmé par la consultation des tables confectionnées par l'association des généalogistes des Alpes-Maritimes et de la principauté de Monaco, lorsque celles des décès seront consultables.
- 22 Ce serait incontestablement un élément important qui aurait pu mettre en péril la survie de cette maison de commerce à une époque où une bonne partie des échanges semblent s'être réalisés en se fondant plus sur des relations de confiance que sur des écrits⁸ : la disparition de l'aîné au cours d'une période difficile fut peut-être un élément déterminant.
- 23 La collecte d'éléments directs d'information, qui pouvaient concerner la faillite de 1838 ou même la maison Gioan, a donc abouti à des éléments dispersés et fragmentaires, dont l'examen est assez décevant, mais il reste à aborder ce que la connaissance du contexte de l'époque peut nous permettre de comprendre.
- 24 Le premier élément à mettre en avant est probablement le caractère étriqué de la place commerciale de Nice qui n'envoie de façon régulière dans le meilleur des cas qu'un à trois navires par an pour des destinations lointaines ; inversement, le port est animé surtout après 1825 du fait du commerce lié au transit qu'autorisaient les franchises du Port Franc de Nice.
- 25 Ce port-franc apparaît aux habitants comme le seul élément permettant de faire vivre le commerce⁹ ; les raisons de cette position sont faciles à comprendre : jusqu'à l'arrivée des troupes françaises en 1792 le Comté constituait l'unique débouché maritime des Etats sardes reliés au port de Lympia par la route royale de Tende peu de temps avant la période révolutionnaire. Après 1792, Nice, base de l'armée, d'Italie avait au cours de la période 1792-1796 remplacé ses ambitions commerciales antérieures par un trafic

d'approvisionnement qui n'était pas négligeable, mais l'état permanent de guerre au cours de l'Empire ne constituait pas un climat favorable aux activités commerciales.

- 26 La côte ligure avait cependant davantage souffert de cette situation et l'installation à Nice pendant l'Empire de patrons et de marins ligures (comme la famille Garibaldi) montre que la situation y était moins préoccupante. Avec le retour aux Etats sardes, dans un premier temps Nice semblait retrouver sa fonction de débouché maritime, mais le rattachement de la côte ligure au Piémont ne pouvait que défavoriser l'ensemble niçois confronté à la concurrence redoutable du port de Gênes, bien complété par des ports secondaires.
- 27 Le renforcement des franchises qui avaient été accordées précédemment fut donc salué comme l'évènement qui pouvait permettre un grand développement du commerce maritime. Ces ambitions se fondaient sur l'expérience des années 1780 au cours desquelles les négociants attirés à Nice par des franchises jugées parfois scandaleuses (comme le droit d'asile) avaient développé une activité qui les conduisait à armer chaque année un bâtiment à destination des Amériques, tout au moins jusqu'en 1787, date de la faillite de la maison Vierne-Veillon, la plus importante, celle qui faisait vivre une centaine de personnes et leur famille. Le transit des huiles était devenu florissant dès les années 1820-1825. Ce trafic est bien connu car il a été bien étudié notamment par René Tresse, William Caruchet et Jean Devun¹⁰.
- 28 Cependant des modifications fondamentales se produisaient dans l'économie et les transports, modifications qui ne pouvaient que conduire à l'augmentation des difficultés pour les négociants et les sociétés d'armement locales :
 - la première de ces modifications contient en germe la fin de la prédominance des huiles d'olive destinées à des usages industriels. A la fois la concurrence d'autres huiles issues de produits coloniaux commence à se faire sentir à la fin des années 1830, mais surtout les débuts de la chimie de base rendent l'olive moins essentielle. Ce mouvement conduit du reste progressivement Marseille à ne plus être la capitale chimique de la France. Néanmoins, quand on se rapporte à la chronologie, cette évolution de fond n'entraîne pas encore entre 1836 et 1845 la diminution du trafic des huiles.
 - une autre évolution technique commence à peser : il s'agit des navires à vapeur qui par leur tonnage et leur régularité commence à cette époque à se poser en redoutables concurrents. La fréquentation du port par ces nouveaux bâtiments commence véritablement en 1834 et à partir de 1837 des services réguliers et fréquents desservent Nice, avant dans la décennie suivante de "sauter" l'étape niçoise et de transporter directement les barriques chargées en Italie (Toscane, Naples, Sicile) ce qui condamne l'activité liée au transit des huiles : les franchises ne sont plus suffisantes pour l'assurer, contrairement à ce que croit la population lors des mouvements de 1851 à l'annonce de leur suppression. Corinaldi, dans un passage distinct du précédent cité au début de cette contribution relate ainsi cette évolution : "un peu plus tard (il vient de parler de 1830) les petits vapeurs, d'abord italiens, français ensuite commencent à paraître dans notre port. Au début ils n'embarquent que des passagers et leurs bagages. Puis peu à peu ils s'emparent de la presque totalité du frêt et nos jolies tartanes disparaissent".
- 29 Or un rapport du consul de France daté du 11 octobre 1837, quelques mois avant la faillite des frères Gioan souligne :

"la situation pénible dans laquelle vont se trouver les capitaines au petit cabotage qui fréquentent ce point-ci du résultat de l'extension graduelle de la navigation à vapeur. Déjà même le commerce du petit cabotage commence à se ressentir de la rivalité que cette nouvelle industrie vient d'établir en étendant comme elle vient de

le faire à Marseille le nombre de sociétés exploitant tous les genres de spéculations commerciales du midi de la France."

- 30 Et l'auteur de ce rapport conclut que le cabotage n'a plus les frets.
- 31 Voilà une des raisons possibles de la faillite des derniers armateurs-négociants niçois, (les autres négociants niçois ne sont que des intermédiaires qui ne possèdent pas de navires), incapables de résister à cette évolution.
- 32 A ces raisons qui appartiennent aux évolutions de longue durée qui commencent à produire des effets, il faudrait ajouter les perturbations apportées à la navigation par la présence du choléra et par les quarantaines qui s'ensuivent de 1835 à 1838 ; le consul de France suit attentivement ces faits qu'il signale dans les courriers qu'il adresse au ministère et nous pouvons en déduire qu'entre 1836 et 1837 l'ensemble du trafic a été fortement perturbé ; ce ralentissement conjoncturel qui s'est ajouté aux évolutions structurelles a eu des conséquences qui ont été probablement plus rudes pour un armateur déjà soumis à la concurrence des nouveaux navires.

NOTES

1. - Archives du ministère des Affaires Etrangères, Sardaigne-Nice, correspondance commerciale, volume 24, folio 94 et suivants.
2. - Edouard Corinaldi, -*Souvenirs de Nice 1830-1860 - Annales de la Société des Lettres, des Sciences et des Arts des Alpes-Maritimes*, Tome XVII, Nice, s.d.(publié en 1900).
3. - Alain Ruggiero, "Aspects de l'économie niçoise 1814-1860", *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Nice*, n° 25-1975, p. 47.
4. - Cette série avait fait l'objet d'une présentation sous l'angle de son intérêt documentaire par Jean Devun "La série Z aux Archives des Alpes-Maritimes" *Recherches Régionales*, n° 2 1968 et d'exploitation dans une optique économique ou anecdotique : René Tresse, *Le transbordement des huiles d'olive au port de Nice 1820-1830*, Nice, CRDP, s.d, 7 p., " Les débuts de la navigation à vapeur au port de Nice (183~1840) *Recherches Régionales*, 1965, n°2, et "La contrebande maritime à Nice", *Annales E.S.C.*, n° 2 Mars-Avril 1964, p. 225 et sq., William Caruchet, *Relations économiques du Comté de Nice avec la France entre 1814 et 1860*, thèse de doctorat en Droit, Aix, 1961, 258 pages.
5. - Publié à Nice, sans date : un exemplaire est disponible à la Bibliothèque Municipale de Nice
6. - Archives départementales des Alpes-Maritimes, 1-FS 177
7. - Archives Municipales de Nice, G-177.
8. - Outre cet aspect de relations d'affaires qui se plaçaient dans une ville d'une dimension telle que tous les négociants et commerçants devaient se connaître et pour lesquelles il semble bien que les relations personnelles étaient essentielles, on peut également souligner le caractère très élémentaire de la comptabilité que pratiquaient les commerçants niçois : un ouvrage paru en 1842 souligne à cette date encore l'intérêt qu'il y aurait pour les commerçants et négociants d'utiliser la comptabilité en partie

double qui ne semblait pas faire partie des pratiques très répandues...Louis Arène, *Traité de la tenue des livres en partie double*, Nice, Suchet, 1840, 128 pages.

9. - Assez significatif est dans ce domaine la rédaction en 1838 précisément du mémoire de comte Hilarion de Cessole sur le port-franc de Nice (ce mémoire est publié par la suite au moment de l'opposition des Niçois à la politique douanière de Cavour). Le comte de Cessole, personnage de premier plan, magistrat, président du Sénat de Nice, exprime ainsi les inquiétudes de ses concitoyens au moment où l'administration piémontaise esquisse sa réforme douanière qui va dans le sens d'une simplification et d'une uniformisation des règlements : comte Hilarion de Cessole, *Réflexions sur le port-franc de Nice*, Nice, société typographique, 1850, 32 pages.

10. - Jean Devun, "De l'Estagnon d'huile au panier d'œillels", *Nice-Historique* 1956, p. 86-99 René Tresse, *Le transbordement des huiles d'olive au port de Nice 1820-1830*, Nice, CRDP, s.d, 7p, ; William Caruchet, *Relations économiques du comté de Nice avec la France entre 1814 et 1860*, thèse de doctorat en Droit, Aix, 1961, 258 pages.

AUTEUR

ALAIN RUGGIERO

CMMC. Université de Nice