

## CHRONIQUE

# La saga de la compagnie Valery

Dans un ouvrage richement illustré et documenté, Charles Finidori retrace l'ascension et la chute d'une famille de précurseurs et de grands industriels du transport maritime

Pan après pan, depuis vingt ans, Charles Finidori continue à décliner l'histoire des liaisons maritimes Corse-continents, les réussites et les vicissitudes de cette continuité territoriale éternellement en débat.

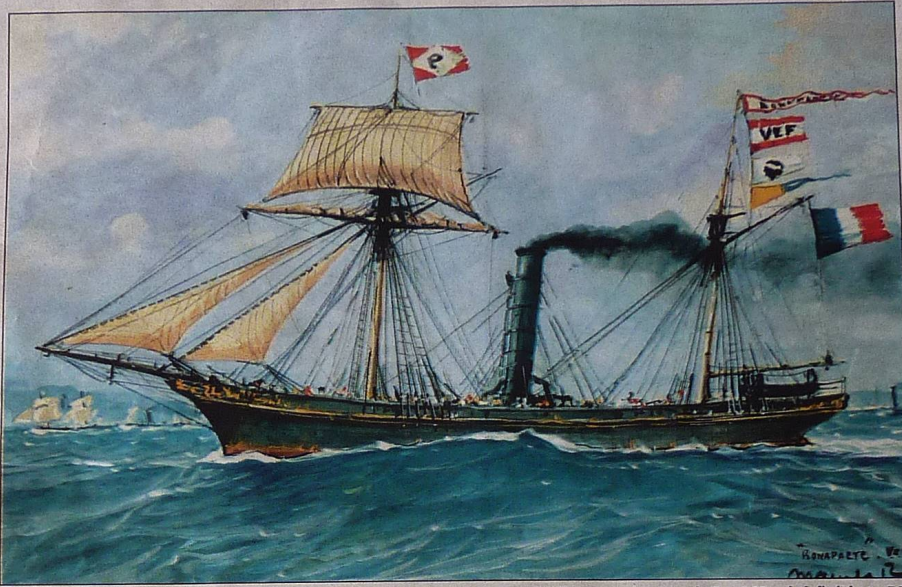
Avec la saga de la compagnie Valery (1), on quitte la marine à voile pour entrer dans l'ère industrielle. La Corse en sera-t-elle moins une île pour autant ?

## Pionniers cap-corsins

L'invention de la machine à vapeur appliquée au déplacement des navires ne se fait pas sans difficulté. En France, en Angleterre, en Amérique, les inventeurs ont à affronter le scepticisme général autant que les difficultés techniques. L'idée d'un navire à roue progresse lentement. On commence sous le règne de Louis XV, on tâtonne, on coule et on explose, jusqu'à des progrès décisifs sous Louis XVIII.

Le succès de la navigation à vapeur ne commence vraiment qu'en 1838 avec le *Great Western* anglais et le *Sirius* américain. La compagnie Valery est à l'avant-garde : son voyage inaugural Marseille-Corse avec un bateau à vapeur date de 1843. « L'histoire de la compagnie Valery est donc celle d'une compagnie pionnière, d'où ses difficultés et le naufrage de plusieurs de ses bâtiments ». Une des premières compagnies de bateaux à vapeur françaises, « première de par la chronologie, mais aussi de par son importance en navires et en capitaux ».

Au départ de l'aventure, deux frères, Jean-Mathieu et Joseph Valery. Originaires de Poretta-Brando, ils sont issus d'une lignée de marins cap-corsins. Si Jean-Mathieu est le grand-père du poète Paul Valéry, son nom restera pour avoir réalisé avec son frère un coup de



Le *Bonaparte*, lancé en 1847, fut le premier navire à hélice à naviguer en Méditerranée (oeuvre de René Mambriani). (Photo DR)

génie : échanger le voilier familial contre l'un des premiers navires à vapeur. Le 9 novembre 1840, ils fondent à Bastia la compagnie Valery frères, pour l'exploitation d'un bateau à vapeur Bastia-Livourne. Ils font construire un deuxième, puis un troisième bateau... En 1843, la concurrence fait une timide apparition avec la société Benigni frères, qui est vite absorbée. Une nouvelle société voit le jour, avec comme raison sociale « Joseph et frères Valery », qui exploite cinq navires : le *Télégraphe*, le *Golo*, l'*Ambassadeur Pozzo di Borgo*, le *Maréchal Sebastiani*, le *Letizia*. S'y ajoute *Le commerce de Bastia* - pour deux allers-retours par semaine Marseille-Bastia et Marseille-Ajaccio. Une lutte s'engage entre la compagnie corse et les paque-

bots de l'État pour le très lucratif transport du courrier. Les Valery triomphent.

Mais ils ne se reposent pas sur leurs lauriers. Les navires à hélice (à l'arrière) marquent un net progrès par rapport aux navires à roue à aubes (situées sur les côtés). Les Valery en sont conscients. Ils commandent aux chantiers de La Ciotat le *Bonaparte*, premier bâtiment français à hélice construit en Méditerranée. Lancé le 17 janvier 1847, il coule le 19 octobre après avoir été abordé en pleine nuit par le *Comte de Paris*. Tout un symbole.

## De la Corse à Paris

C'est sous le Second Empire que la compagnie connaît son apogée. Sa principale activité, en ce

qui concerne le transport de personnes : les ouvriers, journaliers, laboureurs « lucquois » qui viennent par Livourne. Des bateaux surchargés, des débarquements anarchiques : parfois 1 200 personnes par jour, dont de nombreux mendiants. La ville de Bastia est obligée de demander la création d'un commissariat de police réservé à la surveillance des « étrangers » ; de même, une commission de contrôle est mise en place pour fixer les conditions de transport des saisonniers. On estime le nombre de ces migrants temporaires à 10 000 par an, soit la moitié de la population de Bastia.

La compagnie étend son hégémonie : Calvi, Île Rousse, Porto Torres. Déjà, à propos de la subvention du service des dépêches, on parle de « destruction de concurrence »... Jean-Mathieu Valery décède en 1854. C'est son fils, Joseph II, qui s'associe avec son oncle Joseph. En 1856, la flotte s'est élargie : l'*Ajaccio*, le *Bastia*, le *Progrès*, l'*Industrie*, le *Louise*, le *Jean-Mathieu*, l'*Insulaire*, le *Général Abbattucci* s'ajoutent aux navires existants.

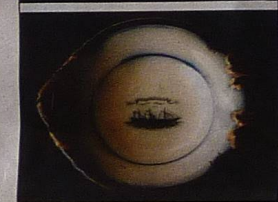
En 1857, un autre concurrent se positionne - la compagnie ajacienne « Société des bateaux à vapeur » - sur le trafic Ajaccio-Marseille et Bastia-Livourne, avec un navire, l'*Impératrice Eugénie*. Mais, avant d'avoir pu montrer leur force, les actionnaires se divisent, et ceux qui veulent fusionner avec la compagnie Valery l'emportent. Conséquence immédiate : le service s'étend à Propriano et Bonifacio...

En 1861, Joseph Valery, cofondateur de l'entreprise, meurt à son tour. C'est son neveu Joseph qui gère à lui seul la compagnie. Celle-ci prend une autre dimension. Charles Finidori explique : « Si le père et l'oncle posèrent à Bastia les premières assises de cet armement maritime, Joseph, en l'établissant à Paris, fit de cette flotte une des forces de la marine mar-



Joseph Valery

(Photo DR)



Vaisselle de la compagnie Valery.

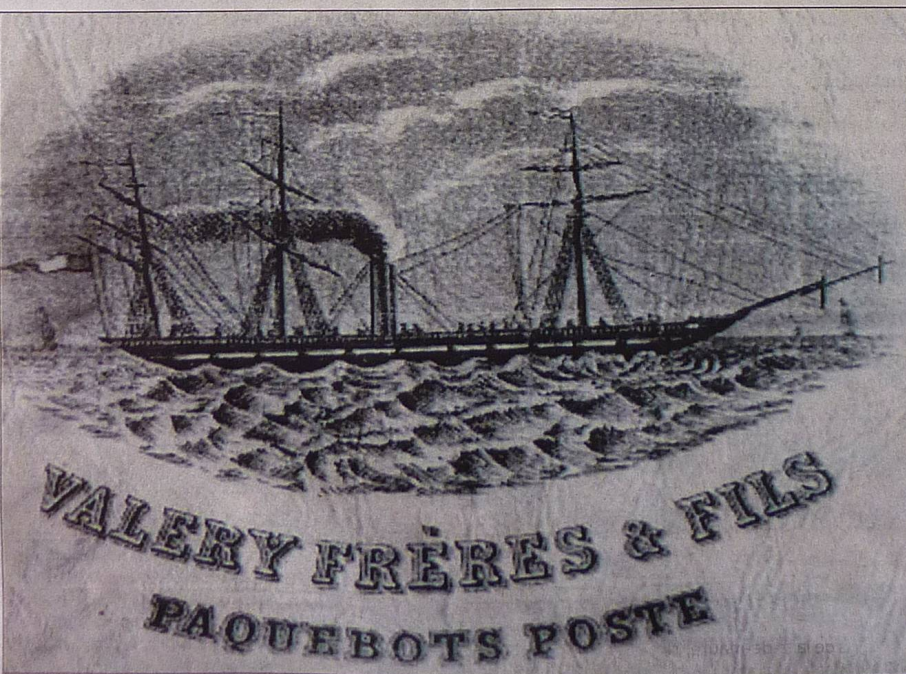
(Photo DR)

chande française ». Joseph est un homme d'affaires qui évolue dans le monde de la haute finance. Il a un sens du relationnel élevé. La preuve : maître à la loge du Grand Orient de France « La parfaite harmonie française » de Bastia, il est fait comte par le pape Pie IX, son blason portant « un dragon contournant une ancre ». Joseph sait recevoir, mais aussi remercier : il offre au Saint-Siège un navire, l'*Immaculée-Conception*. Il trouve des appuis qui se traduisent en termes économiques : « En juillet 1862, écrit Charles Finidori, l'État concède à la compagnie Valery un service maritime Nice-Corse avec un départ chaque semaine... et 350 000,00 francs de subvention. Alors que les services Marseille-Corse sont rémunérés à raison de 12,50 francs par lieue, celui de Nice reçoit 80 francs, soit le double de ce qui est attribué aux services transatlantiques. »

## Un mystérieux trésor

Malgré l'usure des navires, les avaries, les retards, les prescriptions des commissions de contrôle, le règne de Joseph Valery sur les escales méditerranéennes est absolu. Chaque nouveau navire étend l'empire de l'homme d'affaires. Il peut même se permettre de ne plus acquitter les droits de pilotage en entrant dans les ports corses. Les pilotes se tourneraient-ils vers le tribunal de commerce ? Ils savent que les juges consulaires sont soit représentants, soit actionnaires de la compagnie.

Dix-huit ans d'hégémonie avant l'arrivée, en 1868, de la compagnie Fraissinet. Comme si cela ne suffisait pas, les problèmes semblent



En-tête du papier à lettres de la compagnie

(Photo DR)



Un lot de montres faisant partie du trésor du Général-Abbatucci. (Photo DR)



Peint par René Mambrini, l'abordage du Général-Bonaparte. (Photo DR)

s'accumuler. Le *Prince Pierre Bonaparte*, sur la ligne Bastia-Marseille, entre en collision avec l'avisio d'État *Latouche-Tréville*. Il coule en deux minutes. Les rescapés sont recueillis sur l'avisio abordé, qui peut rejoindre un port malgré une importante voie d'eau. C'était le 17 février 1869. Le 7 mai, un voilier norvégien coule le *Général Abbatucci*; quarante-neuf personnes disparaissent. Cela occasionna un procès qui fit date et dont Charles Finidori donne de larges extraits.

Si l'histoire a retenu cette fortune de mer parmi tant d'autres, c'est parce que le Général Abbatucci, qui, sur le trajet continent-Corse, faisait escale à Civita Vecchia, transportait plus que les bagages ordinaires de ses 78 passagers : la solde de l'armée française d'Ita-

lie, mais surtout plusieurs milliers de francs destinés au Vatican et des cadeaux d'anniversaire pour le pape Pie IX envoyés par le clergé de France. Bref, un véritable trésor, à 2 700 mètres de profondeur au large de Calvi. On dit que les gardes pontificaux, plutôt que de l'abandonner, l'accompagnèrent au fond des flots... De quoi aiguïser les appétits ! Des appétits qui se concrétiseront en 1996 avec la remontée d'une partie du trésor, vendue aux enchères chez Christie's en 1997.

### Fin de règne

La guerre de 1870 met un terme à la progression de la compagnie Valery. Celle-ci se positionne sur les services de l'Algérie. Pour tenir ses engagements, elle est obli-

gée de passer commande à un chantier naval écossais. Mais la livraison des navires est sans cesse différée et les pénalités de retard sont énormes. En 1873, la compagnie perd le marché du service postal de Corse qui passe à Frasinet. Le monopole change progressivement de main, et les commerçants, voyant la compagnie affaiblie, soldent leurs comptes avec elle : sûre de sa position, elle aurait trop négligé la qualité du service et serait restée sourde aux doléances qui montaient de toute part. « Si des avantages considérables sont stipulés dans la cession en faveur d'une exploitation corse, fondée avec des capitaux corses, employant un personnel corse, est-ce à des Corses vraiment dignes de ce nom qu'il appartient de se récrier ? », rétorque-t-on.

La polémique est une chose, la réalité économique une autre, les circonstances extérieures aussi. En mars 1879, Joseph Valery meurt à Florence. Il avait cinquante-huit ans. En août de la même année, sa compagnie est évincée d'Afrique du Nord au profit de la Compagnie générale transatlantique (CGT). Personne ne peut lutter contre son président, Eugène Pereire : il est adversaire des aides, ce qui le rend toujours le mieux disant dans les appels d'offres. Les subventions, les primes à la construction et à l'armement ? « Un régime factice, destructeur de l'initiative privée, puisqu'il assure des ressources qui ne sont dues ni à la prévoyance, ni à l'habileté », dit-il. Une partie de la flotte et des installations de la compagnie Valery est désormais sans

utilité. La CGT l'achète. C'est le début de la fin, d'autant plus que la compagnie est très affaiblie sur la place de Marseille. Le fils de Joseph, Jean-Mathieu, n'a rien de ses prédécesseurs. Il dépense sans compter, il dilapide son capital, au point de perdre aux dés un bateau, le *Picardie*. Contraint d'abandonner la gestion de la société, il s'exilera au Venezuela.

De cette aventure de plus de quarante ans (1840-1883), il ne reste en Corse qu'une maxime qui relativise toute chute par rapport à celle des empires : « Ancu Vanlery s'he firmatu ». Même Valery s'est arrêté.

Jacques RENUCCI

1 - Charles Finidori : « La compagnie Valery frères et fils », Editions Alain Piazzola, 30 euros.

## La croisade de Charles Finidori

À chaque nouveau livre, Charles Finidori, ancien officier de marine passionné d'histoire, redit le sens de sa longue marche : recueillir des fonds pour la lutte contre le cancer. Entretien.

**Voilà votre troisième ouvrage, publié toujours dans le même but...**

- J'ai commencé par *Corsica Marittima* en 1988, avec une édition augmentée en 1997. Entre-temps, en 1993, j'avais écrit le *Tasmania*. Ces deux ouvrages ont obtenu le prix Duc de Villard, décerné par l'académie des Sciences, lettres et arts de Marseille. En ce qui concerne *La compagnie Valery*, qui m'a demandé dix ans de recherches, j'ai eu le même souci de qualité, en particulier en travaillant avec René Mambrini, l'un des tout meilleurs peintres de marine, qui m'apporte bénévolement son aide depuis le début. A chaque fois, l'intégralité des droits d'auteur a été versée à la recherche contre le cancer, à l'institut Paoli-Calmettes de Marseille, dont s'occupait le professeur Maraninchi, appelé aujourd'hui à des fonctions nationales.

**Peut-on chiffrer vos dons ?**

- À ce jour, j'ai rétrocédé 165 000 euros. C'est le versement le plus important d'un donateur vivant... Pour les legs, c'est autre chose. Je vous rappelle, par exemple, qu'une pharmacienne venue prendre sa retraite à Ajaccio, Mme Suzanne Chaigne, a laissé à la Ligue un patrimoine

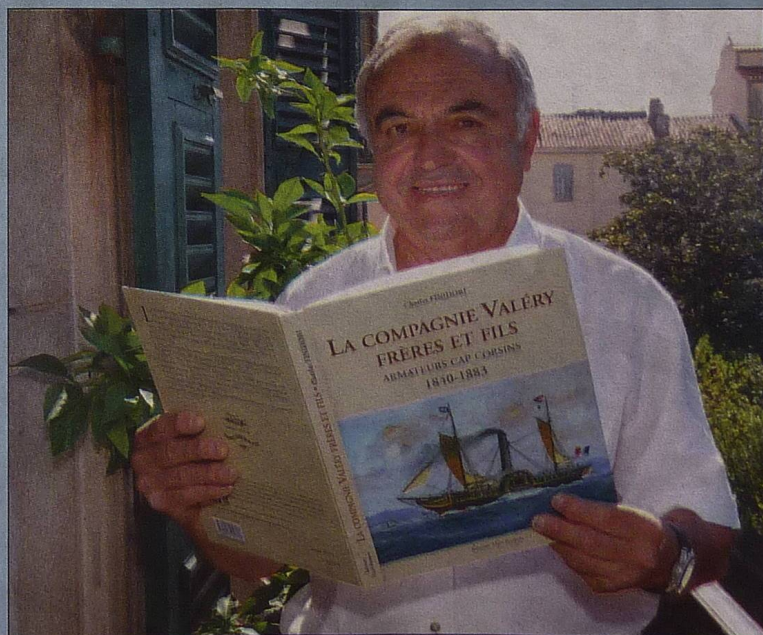
important, qui nous a permis de construire six appartements médicalisés à Ajaccio, au lieu-dit A Sposata.

**Vous êtes toujours aussi engagé dans la lutte. Pourquoi ?**

- Je suis président de la ligue en Corse depuis bientôt vingt ans. J'ai toujours eu confiance dans le sens de notre action. Et les gens sont réceptifs. J'ai sans cesse présente à l'esprit l'image de la maladie, encore plus terrible lorsqu'elle s'accompagne du manque de moyens. Cela me motive. Ma première signature de *La compagnie Valery* a eu lieu au centre culturel de Sartène. J'ai dédié 120 ouvrages. N'est-ce pas encourageant ? Ma devise est simple : il faut donner l'exemple de l'engagement et de la rigueur. La crédibilité repose sur un certain sérieux. C'est en cela que me sert ma formation d'officier de marine : on ne doit rien laisser au hasard. Je ne fais aucune entorse à la règle et je récolte les fruits de ma rigueur. Si je donne, c'est que je suis sûr de la destination de l'argent.

**Qu'est-ce qui a déterminé votre choix de la compagnie Valery ?**

- Un profond sentiment d'injustice. Les Valery ont été scandaleusement oubliés dans leur ville de Bastia. Pourtant, ils ont sans doute été parmi les plus grands industriels que la Corse a produits. À l'époque des balbutiements de la navigation moderne, ils ont été entreprenants,



Charles Finidori : « Les Valery ont été scandaleusement oubliés dans leur ville de Bastia. » (Photo Jean-Pierre Belziti)

audacieux, ils ont réalisé de véritables exploits. Leurs bateaux à double pavillon, tricolore et tête-maure, ont concurrencé les plus grosses flottes d'État ; ils se sont heurtés avec succès avec

les compagnies méditerranéennes les mieux implantées. J'ai tenté à ma manière de les réhabiliter.