

Revue d'histoire maritime

26

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTES RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Financer l'entreprise maritime

NAVIRES ET BANQUE
ENTRE LES DEUX GUERRES MONDIALES.
L'ISTITUTO ITALIANO DI CREDITO MARITTIMO

Roberto Giulianelli
Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali
Università Politecnica delle Marche

En Italie, l'idée de créer une grande société de transport maritime, capable d'accomplir les principaux services de liaison le long des côtes du pays et avec le reste du monde, survient avant l'unification nationale. En 1852, Cavour, Premier ministre du royaume de Sardaigne et futur chef du gouvernement italien, encourage en fait la constitution à Gênes de la Compagnia Transatlantica di Navigazione a Vapore. Il suffit de parcourir la liste des fondateurs pour voir comment cette initiative entre dans un plan plus vaste, qui vise à doter l'État des Savoie d'une solide et moderne industrie. À la naissance de la Transatlantica participent entre autres le banquier Carlo Bombrini, l'entrepreneur Giacomo Filippo Penco et l'armateur Raffaele Rubattino, qui quelques mois plus tard, de nouveau avec le soutien public, donneront lieu à l'Ansaldo, la plus grande société mécanique italienne entre le XIX^e et le XX^e siècle¹.

La Transatlantica veut précéder les rivaux européens et américains – Cunard, Royal Mail, les Messageries maritimes, la Compagnie générale transatlantique, Collins, Lewingston-Wells – en utilisant en premier des navires à vapeur pour rejoindre périodiquement la Méditerranée et les Amériques – New York, Montevideo². Pour ce faire, elle obtient une subvention annuelle et certains allègements fiscaux du gouvernement de Turin, en s'engageant à se doter de paquebots en fer, qui sont demandés tout de suite en Angleterre, où les chantiers – contrairement à ceux du royaume de Sardaigne – sont en mesure de construire des navires technologiquement avancés et à un prix abordable. Ce dernier,

1 Marco Doria, *Ansaldo. L'impresa e lo stato*, Milano, Franco Angeli, 1989, p. 25-26; Paolo Piccione, « Raffaele Rubattino e la Compagnia Transatlantica 1852-1858 », dans *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2010, p. 59.

2 Giorgio Doria, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino (1839-1881)*, Genova, Marietti, 1990, p. 47.

toutefois, augmente fortement en raison de la guerre de Crimée, ce qui provoque une flambée des coûts des matières premières. La société génoise doit donc demander un financement à la banque britannique Draper Pietroni & Co. Cette dette et certaines mauvaises décisions stratégiques dans la préparation des services de transport mettent la Transatlantica en échec dès 1857.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA :

DES SERVICES SUBVENTIONNÉS À L'AFFAIRE DES ÉMIGRANTS

104

Au lendemain de l'unité, le gouvernement italien projette de confier à une seule entreprise publique de navigation toutes les lignes dans la Méditerranée et l'Adriatique, mais il abandonne vite cette idée. Il décide de donner enfin ces services à des sociétés privées, auxquelles il assure une importante aide financière par des conventions pluriannuelles. Les premiers contrats, signés en 1862, favorisent en particulier les compagnies Florio (Palerme), Rubattino (Gênes) et Accossato, Peirano et C^{ie} (Gênes). En 1877, avec le renouvellement des accords, toutes les lignes principales sont confiées à Florio et Rubattino. La forte concurrence de sociétés étrangères comme les Messageries maritimes et l'Österreichischer Lloyd³, surtout sur les routes parcourues en conséquence de la récente ouverture du canal de Suez⁴, conduit les deux sociétés italiennes à rationaliser l'utilisation de leurs flottes. Ensuite, quatre événements créent, au début des années 1880, les conditions d'un vaste processus de concentration industrielle: (1) l'intensification de la crise économique mondiale, qui souligne la fragilité de l'économie de l'Italie et brise les relations commerciales de celle-ci avec la France; (2) les deux lois approuvées par le parlement français en juillet 1880 et en janvier 1881 pour protéger l'industrie de la construction navale⁵; (3) l'occupation de la Tunisie par le gouvernement de la France, qui porte atteinte aux intérêts italiens dans le sud de la Méditerranée⁶; (4) le début de l'enquête parlementaire sur la marine marchande en Italie, de laquelle

3 Maria Stella Rollandi, « Tra rischi d'impresa e azzardo. Le strategie di un armatore genovese nelle relazioni internazionali dell'Ottocento », dans Paolo Piccione (dir.), *Raffaele Rubattino, op. cit.*, p. 81; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « La Compagnie des Messageries maritimes. Initiatives privées et subventions publiques à l'origine d'un grand armement commercial français au XIX^e siècle 1851 à 1914 », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, « La marine marchande française de 1850 à 2000 », 2006, p. 45-58; Giulio Mellinato, *Argonauti d'acciaio. Gli uomini e gli affari del Lloyd di Trieste (1836-1999)*, à paraître.

4 Simone Candela, « Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione Generale Italiana », dans Paolo Piccione (dir.), *Raffaele Rubattino, op. cit.*, p. 91-94.

5 La loi de juillet 1880 permet aux compagnies françaises d'armement d'offrir des prix inférieurs à ceux italiens en Méditerranée, tandis que la loi de janvier 1881 met à disposition d'importantes primes de navigation et de construction navale.

6 Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano (1908-1915). Studio sul prefascismo*, Torino, Einaudi, 1974, p. 297.

apparaîtra une image négative tant du point de vue de l'armement, que des chantiers nationaux⁷. Ce sont donc les menaces sur l'économie du pays qui conduisent à la naissance de la Navigazione Generale Italiana (NGI), fondée en septembre 1881 par la fusion de la Florio et la Rubattino. Cette nouvelle société vise à réaliser des économies d'échelle et à atteindre à haut degré d'efficacité organisationnelle, éléments indispensables dans un secteur industriel où la compétition se déroule désormais en raison de la réduction des coûts et de la capacité à se projeter dans les marchés les plus lointains.

Néanmoins, la compagnie née en 1881 participe d'un phénomène plus large. La Navigazione Generale en fait est une partie intégrante de l'envolée de l'industrie italienne, dans la mesure où celle-ci passe par le rôle joué par certaines entreprises actives dans les domaines de base tels que Ansaldo (mécanique), Acciaierie Terni (sidérurgie), Edison (électricité) et Pirelli (caoutchouc). La grande importance du transport maritime, tant du point de vue commercial que géopolitique, fait de la NGI une société clé du développement national entre le XIX^e et le XX^e siècle. Elle est appelée à exercer des fonctions stratégiques, allant des liaisons postales le long de la côte de la Péninsule jusqu'à la consolidation de la position économique de l'Italie dans la Méditerranée et l'Orient, ou de missions de secours en cas de catastrophe naturelle au soutien aux expéditions coloniales en Afrique⁸. En échange, la Navigazione Generale reçoit d'importantes subventions et la protection de l'État, qui lui attribue le monopole dans le secteur. Ce rôle l'expose par ailleurs à la convoitise et à l'hostilité qui montent au sein du gouvernement lui-même, et le Premier ministre Giovanni Giolitti essaiera en vain à deux reprises (en 1892-1893 et en 1909) de l'exclure du domaine des conventions maritimes.

À sa naissance, la NGI se présente comme une entreprise fièrement « italienne » en raison de la tradition des deux sociétés dont elle est issue, de la capacité de combiner le Nord (Gênes) et le Sud (Palerme) d'un pays déchiré par un profond dualisme régional et de l'origine de ses capitaux. Ces derniers proviennent du Credito Mobiliare Italiano, une des plus grandes banques nationales de l'époque. Dirigé par Domenico Balduino dans la seconde moitié des années 1860, cet institut s'était libéré de la présence des frères Pereire – les fondateurs du Crédit mobilier en France – en devenant une banque entièrement

7 Les résultats de cette enquête ont été publiés dans *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, t. VII, *Relazione della Commissione d'inchiesta*, Roma, Eredi Botta, 1882-1883.

8 Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, t. II, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, Bollettino informazioni marittime, 1970, p. 243 ; Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano*, *op. cit.*, p. 299.

italienne⁹. C'est Balduino qui rend financièrement possible la fusion entre la Florio et la Rubattino en 1881, en découpant pour le Credito Mobiliare la « fonction de caissier » et pour lui-même le rôle de président du conseil d'administration de la nouvelle société¹⁰.

Prérogative que la NGI aime à souligner depuis ses origines, l'« italianité » semble devenir un facteur décisif de distinction quand apparaissent à Gênes des entreprises comme La Veloce (1886) et L'Italia (1899), toutes les deux assistées par le capital allemand, alors qu'à Naples ce sont des ressources anglaises qui permettent la constitution de la Società Britannica di Navigazione a Vapore (1888)¹¹. Cependant, à la suite du séisme qui au début des années 1890 secoue le système bancaire national, en causant entre autres l'échec du Credito Mobiliare et une profonde réorganisation du secteur¹², la NGI n'hésite pas à s'en remettre à la Banca Commerciale Italiana (COMIT), fondée à Milan par des investisseurs allemands sur la recommandation du Kaiser Guillaume II.

106

La COMIT suit le modèle inauguré par les Prussien Kreditbanken au milieu du siècle, c'est-à-dire une banque universelle disposée à financer, par la distribution de prêts à moyen et à long terme, les entreprises à forte intensité de capital. À cet égard, ainsi que le Credito Italiano (CREDIT), la Banca Italiana di Sconto (BIS) et le Banco di Roma, l'institut milanais fournira une contribution décisive à l'essor industriel du pays¹³. La Commerciale accordant une grande attention au secteur du transport maritime, la NGI est par conséquent la société avec laquelle elle forge la relation la plus solide et durable. Non seulement la banque place ses hommes de confiance dans le conseil d'administration de la compagnie de navigation – en particulier, Federico Weil –, mais elle donne aussi des postes dans sa propre direction aux dirigeants de l'entreprise (Ignazio Florio, Emilio Menada)¹⁴. La COMIT aide la Navigazione Generale de trois façons : (1) elle facilite le processus d'intégration

9 Gian Paolo Nitti, s. v. « Balduino, Domenico », dans *Dizionario Biografico degli Italiani*, t. V, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 1963.

10 Simone Candela, « Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione Generale Italiana », art. cit., p. 100.

11 Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, op. cit., t. II, p. 245-246.

12 Maffeo Pantaleoni, *La caduta della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano* [1895], Roma, Bancaria editrice, 1998.

13 Alexander Gerschenkron, *Economic Backwardness in Historical Perspective*, Cambridge (Mass.), The Belknap Press of Harvard University Press, 1962 ; Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia, 1894-1906*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1975 ; id., *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, Milano, Banca Commerciale italiana, 1982, 2 tomes ; Vera Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologne, Il Mulino, 1993, p. 190-204 ; Giuseppe Conti, « Le banche e il finanziamento industriale », dans Franco Amatori et al. (dir.), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Turin, Einaudi, 1999, p. 450-465.

14 Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano*, op. cit., p. 288.

horizontale – absorption des concurrents – qui, au début du xx^e siècle, consolide la position dominante de la compagnie en Italie¹⁵; (2) elle lui fournit des ressources pour renforcer la flotte; (3) elle en reçoit les dépôts. La querelle qui éclatera en 1909 autour du renouvellement des conventions maritimes, déjà reconstruite par l'historiographie¹⁶, confirmera le lien entre la COMIT et la NGI, un lien serré au point que même un homme politique puissant comme Giolitti ne sera pas capable de le briser.

À l'aube du xx^e siècle, la Navigazione Generale est l'une des plus grandes compagnies maritimes du monde par sa taille, talonnant des géants comme HAPAG, Österreichischer Lloyd, Peninsular & Oriental, White Star Line, les Messageries maritimes et Nippon Kan Yusenhu¹⁷. À ce stade, la NGI n'est plus seulement une entreprise mais un groupe industriel qui, après avoir absorbé les sociétés génoises Raggio et Piaggio & C. dans les années 1880 – elles avaient essayé de lui faire concurrence sur les routes vers l'Amérique du Sud¹⁸ –, a acquis le contrôle de La Veloce et de L'Italia, auquel peu après s'ajoutera celui du Lloyd Italiano. Son organisation se déplace à Rome – où siège la direction générale, stratégiquement proche du gouvernement et du parlement – pour s'étendre ensuite radialement grâce à quatre sièges (Gênes, Palerme, Naples, Venise), huit bureaux (Livourne, Civitavecchia, Brindisi, Cagliari, Constantinople, Alexandrie, Bombay, Suez) et plus de cent agences réparties sur quatre continents.

Bien que significative pour le tonnage total, la NGI possède des navires pour la plupart petits et vieux. Depuis la fin du xix^e siècle, la compagnie détourne son attention sur le transport des émigrants, un secteur qui connaît une extraordinaire croissance entre 1881-1890 et 1891-1900, quand le nombre de candidats au départ passe de 1,8 million à 2,8 millions¹⁹. Sur les routes de l'Atlantique, parcourues presque exclusivement par des journaliers, paysans et ouvriers qui cherchent du travail, la Navigazione Generale utilise des moyens vétustes, jusqu'à ce que la première loi italienne sur l'émigration ne l'oblige à

15 Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, op. cit., t. I, *Il sistema bancario in una economia di transizione*, 1982, p. 482-483; Peter Hertner, *Il capitale tedesco in Italia dall'Unità alla prima guerra mondiale. Banche miste e sviluppo economico italiano*, Bologne, Il Mulino, 1984, p. 140-141.

16 Pour tous, voir Daniel J. Grange, « Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909) », *Storia contemporanea*, n° 6, 1980, p. 905-932.

17 Edoardo Pantano, *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, t. I, *Relazione generale*, Imola, Cooperativa Tipografica Editoriale Paolo Galeati, 1906, p. 28.

18 Roberto Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Bologne, Il Mulino, 2012, p. 27.

19 Ercole Sori, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologne, Il Mulino, 1979, p. 20.

rénover sa flotte²⁰. Entre 1903 et 1907, donc, la NGI achète des paquebots de « seconde main », alors que d'autres sont fabriqués dans les chantiers italiens. À la fin, elle comptera 106 navires pour près de 300 000 tonnes (soit une augmentation de 71 % par rapport à 1896), près de la moitié du total national. La hausse n'est pas seulement quantitative : ce sont des paquebots plus rapides que par le passé, parce qu'équipés de moteurs à triple expansion au lieu des traditionnelles chaudières à vapeur (tableau 1).

Tableau 1. Navigazione Generale Italiana : données sur la flotte et le trafic, 1895-1907

Année d'exercice	Marchandises transportées	Passagers	Distance totale parcourue	Tonnage des navires	Cheval-vapeur
1895-1896	100	100	100	100	100
1896-1897	112	83	89	98	101
1897-1898	104	89	89	99	103
1898-1899	138	91	93	103	109
1899-1900	139	99	97	103	110
1900-1901	133	101	100	111	118
1901-1902	134	101	105	126	131
1902-1903	149	111	100	131	136
1903-1904	158	113	103	131	139
1904-1905	158	120	103	124	133
1905-1906				133	147
1906-1907				171	190

Source : notre traitement des données présentées dans *La Navigazione Generale Italiana dalle origini*, Roma, Società editrice di Novissima, 1906.

Pour la NGI, enfin, le transport lucratif des émigrants remplace les services postaux et commerciaux fournis grâce à des subventions publiques. Dans la première décennie du nouveau siècle, plus de six millions d'Italiens quittent leur pays. En 1910, la Navigazione Generale décide de ne pas participer au renouvellement des accords pour la Méditerranée et l'Orient, qui sont pris en charge par la nouvelle née Società Nazionale Servizi Marittimi. En se concentrant définitivement sur les routes transocéaniques et sur le libre transport des marchandises, la société fondée par Florio et Rubattino se défait des navires les plus anciens, qu'elle donne à la nouvelle compagnie, tandis qu'en 1913 elle commande à l'Ansaldo la construction d'un transatlantique (le *Duilio*), pour la ligne Gênes-Buenos Aires, et au chantier anglais Swan, Hunter & Wigham Richardson un deuxième navire de même taille (le *Giulio Cesare*), qui sera

²⁰ Il s'agit de la loi n° 23 du 31 janvier 1901, qui prévoit entre autres la création du Commissariato Generale dell'Emigrazione. Parmi les dispositions qui ont l'intention de protéger ceux qui émigrent outre-Atlantique, certains concernent le respect des normes sanitaires sur les navires. Parce qu'un grand nombre des paquebots utilisés jusqu'alors ne respectent pas ces conditions, les entreprises concernées seront obligées de moderniser leurs flottes (Augusta Molinari, « Porti, trasporti, compagnie », dans *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, t. 1, Piero Bevilacqua (dir.), *Partenze*, Roma, Donzelli, 2001, p. 245-246).

livré seulement à la fin de la première guerre mondiale²¹. La NGI partage ce processus de modernisation de la flotte avec deux autres entreprises, le Lloyd Sabaudo et la Transatlantica Italiana, qui en même temps commandent quatre grands navires. Entre l'été 1914 et la première moitié de 1915, la Navigazione Generale profitera de la condition de non-belligérance de l'Italie, en remplissant le vide laissé par les concurrents français, anglais et allemands sur certaines routes importantes. Après l'entrée italienne dans le conflit, l'explosion de la guerre sous-marine, le blocus des ports et l'interruption de trafic²², elle subira également une forte baisse de ses activités et profits (fig. 1).

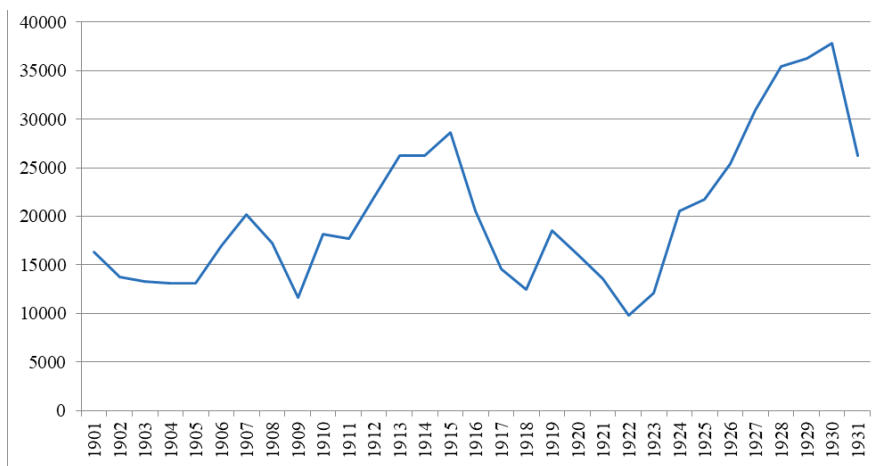


Figure. 1. Navigazione Generale Italiana : dividende total, 1901-1931 (en milliers de lire, 1928).
Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en février 2016).

L'ISTITUTO ITALIANO DI CREDITO MARITTIMO : « HOUSE BANK » DE LA NGI

À l'été 1915, après l'entrée de l'Italie dans la première guerre mondiale, le gouvernement italien établit le Sottosegretariato Armi e Munizioni et, dans ce dernier, le bureau de la Mobilitazione Industriale afin d'associer les entreprises privées à l'effort militaire. Au cours des trois années suivantes, ce bureau organisera la production de guerre et enverra à l'industrie un

²¹ Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, op. cit., t. I, p. 487-488 ; Simone Candela, *I Florio*, Palermo, Sellerio, 1986, p. 371-377 ; Maurizio Eliseo & Paolo Piccione, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Genoa, Tormena, 2001, p. 64-65.

²² Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge (Mass.), CUP, 2012, p. 213-225.

nombre très élevé de commandes²³. La nécessité de répondre à la croissante demande de l'État et les considérables profits garantis par les contrats signés avec le gouvernement sollicitent, entre autres choses, une nette augmentation aussi bien des investissements en capital fixe que des processus d'intégration verticale par lesquels les grandes entreprises acquièrent des sociétés et des usines placées en amont et en aval de leurs respectifs « *core business* ». Le cas le plus célèbre est offert par l'Ansaldo, qui ajoute la sidérurgie à la mécanique après la défaite italienne de Caporetto en octobre 1917, devenant ainsi le premier fournisseur d'acier pour l'État. L'intégration verticale de l'Ansaldo est complétée par l'acquisition de deux sociétés d'armement, la Transatlantica Italiana et la Società Nazionale di Navigazione, qui lui permettent de gérer elle-même le transport des matières premières pour ses usines²⁴. Avant la guerre, un autre groupe industriel génois, celui de la famille Piaggio, avait suivi la direction opposée, en associant à l'activité de transport maritime le contrôle de deux entreprises de chantiers (Società Esercizio Bacini, 1886; Cantieri Navali Riuniti, 1912)²⁵, tandis qu'à Trieste, encore autrichienne à l'époque, les Cosulich avaient fondé ce qui deviendra l'une des plus puissantes concentrations italiennes de construction navale et d'armement des années 1920²⁶.

Pendant la première guerre mondiale, la NGI semble suivre l'exemple des Piaggio, en ajoutant à la flotte et au service de transport un chantier de taille moyenne près de Naples et d'autres usines plus petites. En effet, en cette période, la Navigazione Generale dépasse la combinaison armement-construction navale par une opération qui en fait un cas unique, non seulement dans le domaine du transport maritime, mais aussi dans l'ensemble de l'industrie nationale : elle fonde une banque, l'Istituto Italiano di Credito Marittimo (Credimare). En même temps, elle détient des participations dans plusieurs sociétés de l'armement et, en 1918, en s'associant avec le Lloyd Italiano, elle achève le processus d'intégration horizontale commencé vingt ans plus tôt²⁷. À la fin de

23 Alberto Caracciolo, « La crescita e la trasformazione industriale durante la prima guerra mondiale », dans Giorgio Fuà (dir.), *Lo sviluppo economico in Italia. Storia dell'economia italiana negli ultimi cento anni*, 3^e éd., Milano, Franco Angeli, 1978, t. III, p. 187-240 ; Loredana Mascolini, « Il ministero per le Armi e munizioni (1915-1918) », *Storia contemporanea*, n° 6, 1980, p. 933-965 ; Luigi Tomassini, *Lavoro e guerra. La « mobilitazione industriale » italiana (1915-1918)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1997.

24 Ludovica De Courten, « L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana », dans Erminio Bagnasco & Valerio Castronovo (dir.), *Storia dell'Ansaldo*, t. III, Peter Hertner (dir.), *Dai Bombrini ai Perrone*, Bari/Roma, Laterza, 1996, p. 85.

25 Roberto Giulianelli, *I Piaggio*, op. cit., p. 38 sq.

26 Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, San Canzian d'Isonzo, Consorzio culturale del Monfalconese, 2001.

27 Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, op. cit., t. I, p. 494 ; Marco Doria, « I trasporti marittimi, la siderurgia », dans Valerio Castronovo,

la guerre, la NGI est donc configurée comme un groupe industriel intégré qui possède son propre poumon financier.

Le Credimare, né à Rome en 1916, s'insère dans la vieille question du financement des navires. Dès la période suivant l'unification nationale, les armateurs italiens s'étaient plaints de l'absence d'accès à des prêts à faible intérêt pour l'achat de nouveaux navires. L'enquête sur la marine marchande engagée par le parlement en 1881 avait abordé le problème, en formulant des hypothèses pour sa solution, toutes cependant restées sans effet. En particulier avait été écartée l'idée de fonder un institut financier à contrôle public, disposé à offrir des prêts hypothécaires à des conditions favorables. Contre ce projet s'étaient rangés aussi bien les libéraux les plus fervents, qui dénonçaient la présence déjà excessive de l'État dans l'industrie navale, que de nombreux juristes, qui avaient souligné que le droit italien ne prévoyait pas la possibilité d'hypothéquer les navires – biens non immeubles –, mais seulement celle de les soumettre à gage – garantie beaucoup moins solide. Dans la première décennie du xx^e siècle, trois projets de loi s'étaient également enlisés, qui visaient tous à créer un institut public ou semi-public spécialisé dans le financement de l'industrie maritime. Jusqu'au déclenchement de la Grande Guerre, ce domaine était donc resté sans régulation et, plus encore, sans un sujet dédié à assurer des capitaux à faible coût pour le secteur de l'armement. Le vide juridique et politique avait été comblé par les banques universelles qui, comme on l'a vu dans le cas de la COMIT, comptaient les compagnies maritimes parmi leurs principaux clients depuis la fin du xix^e siècle²⁸.

Ce cadre change en août 1916, lorsque le décret lieutenant n° 1031 introduit des aides pour les compagnies de navigation et les chantiers. La NGI essaie de profiter de l'attendue augmentation de la demande des navires en constituant une banque dont le but est de fournir des financements, participer à la création des nouvelles entreprises et traiter plusieurs services dans le secteur des transports maritimes, où la Navigazione Generale jouit évidemment des forts avantages de position²⁹. Sur ce terrain le Credimare précède de quelques semaines même le gouvernement qui, par le décret lieutenant n° 1661 du 5 novembre 1916, confiera au Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali (CSVI) une compétence spécifique pour l'armement. Le CSVI était né deux ans auparavant de l'initiative de la Banca d'Italia afin de soutenir l'industrie nationale dans

Adriana Castagnoli et al., *Storia dell'IRI*, t. 1, *Dalle origini al dopoguerra 1933-1948*, Bari/Roma, Laterza, 2012, p. 336.

28 Roberto Giulianelli, « Ship Financing in Italy in the First Half of the Twentieth Century », *International Journal of Maritime History*, vol. 28, n° 2, 2016, p. 335-355.

29 « Statuto dello Istituto Italiano di Credito Marittimo », Roma, Tipografia dell'Unione editrice, 1916, art. 3.

l'effort de guerre. En 1916, il est invité à aider les entreprises maritimes en accordant des prêts à court terme, soutenus par des allègements fiscaux, et fournit au maximum pour 50 % de la valeur des navires au profit desquels ils seront accordés. Bien que l'Istituto Italiano di Credito Marittimo comme le Consorzio ne se consacreront à cette activité qu'après la guerre³⁰, 1916 marque la fin du monopole des banques universelles dans ce secteur.

La naissance du Credimare suscite de nombreux doutes parmi les experts et les observateurs. En particulier, elle alarme la Banca d'Italia, dont le directeur général, Bonaldo Stringher, écrit au ministre du Trésor, Paolo Carcano, pour se plaindre que le nouvel institut vise seulement à gagner « le monopole de l'ensemble du mouvement maritime marchand italien³¹ » en remplaçant les principales banques. N'est pas de cet avis le ministre de la Marine marchande Enrico Arlotta – qui deviendra plus tard membre du conseil d'administration de la NGI – selon lequel le Credimare et le CSVI peuvent travailler ensemble sans problème³². Alors que la guerre se prolonge bien au-delà des prévisions initiales, le gouvernement italien tente de fournir à l'industrie navale tous les capitaux possibles, quelle que soit leur origine. C'est donc contre l'avis de Stringher qu'il étend à l'Istituto Italiano di Credito Marittimo les avantages fiscaux prévus par le décret n° 1661/1916 et impose même à d'autres banques, qui éventuellement veulent financer les compagnies maritimes, de s'inspirer précisément du modèle du Credimare³³.

On a dit que, entre 1916 et 1918, la banque de la NGI n'effectue aucune opération de crédit. L'interruption du trafic maritime et une incohérente législation de guerre à propos de l'industrie de l'armement dépriment, en fait, la demande des capitaux pour soutenir les dépenses courantes et, plus encore, celle des capitaux destinés à de nouvelles constructions ou à l'achat des navires de seconde main. Seulement, depuis 1920 le Credimare donne suite à sa spécialisation en matière de crédit en se basant en particulier sur ses sièges à Gênes et à Naples. Les prêts sont accordés pour la fabrication des paquebots, puis loués par l'État, comme les décrets Villa (18 août 1918, n° 1149) et De Nava (30 mars 1919, n° 502) le prévoient, ou pour la réparation des navires

30 Anna Maria Biscaini Cotula, Paolo Gnes & Alessandro Rosselli, « Origini e sviluppo del Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali », *Bancaria*, n° 2, 1985, p. 158.

31 Archivio storico Banca d'Italia (désormais ASBdl), CSVI, Sede principale, pratiche, n° 565, fasc. 4, « Minuta a Paolo Carcano (ministro del Tesoro) », Roma, le 11 septembre 1916 ; Ludovica De Courten, « Marina mercantile e finanza. Il credito navale dall'Unità alla seconda guerra mondiale », *Clio*, n° 2, 1984, p. 244.

32 ASBdl, CSVI, Sede principale, pratiche, n° 314, fasc. 2, « Telegramma di Enrico Arlotta a Carlo Bruno », Montecatini, le 11 septembre 1916.

33 ASBdl, CSVI, Sede principale, pratiche, n° 314, fasc. 2, « Lettere di Stringher a Riccardo Bianchi (ministro per i Trasporti marittimi e ferroviari) », Roma, 21 e 29 gennaio 1918.

endommagés pendant le conflit³⁴. Dans cette période, l'Istituto travaille en collaboration avec le CSVI, avec lequel il échange des informations sur les clients et sur le marché : d'autre part, les deux instituts offrent des services similaires et pourtant différents, le premier en finançant le capital fixe, le second en finançant le capital circulant. En tout cas, c'est une très courte saison. Après avoir prêté 20,3 millions de liras en 1920, l'année suivante, l'Istituto met à la disposition des compagnies de navigation 12,6 millions, pour ne faire qu'une seule opération de crédit naval en 1922³⁵. Au printemps de 1923, enfin, il refuse un financement à la société génoise Parodi et Corrado en déclarant ne plus opérer dans ce secteur et en les invitant à s'adresser au CSVI³⁶.

Les années suivantes, le crédit naval constituera une activité karstique de l'Istituto, et toutefois très marginale par rapport à l'ensemble de ses placements. La sortie rapide de ce qui aurait dû représenter le principal atout de cette banque ne peut être expliquée qu'en partie par la crise de l'armement et de la construction navale au début des années 1920. À la fin de la guerre, l'Italie souffre d'un excès de tonnage causé par l'acquisition des paquebots autrichiens et l'achat de quatre-vingts navires anglais de seconde main, qui en 1923 conduit la flotte marchande italienne à vapeur/moteur à 1 636 000 tjb contre 933 000 tjb en 1914³⁷. Les coûts élevés de production liés à la pénurie de matières premières et la chute des frets maritimes internationaux aggravent la situation, en déprimant la demande de crédit³⁸. Cependant, en 1923-1924, la tendance change, les transports se raniment et même la construction navale revient à un rythme soutenu, ce qui ne suffit toutefois pas à convaincre le Credimare de « revenir au statut³⁹ », c'est-à-dire se dédier au soutien à l'industrie maritime pour laquelle il était né. Jusqu'au début de la seconde guerre mondiale, cette fonction sera donc exercée par le

34 Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 28 febbraio 1921 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1920 – 4° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Riccardo Garroni, 1921, p. 12.

35 Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria e straordinaria del 10 marzo 1922 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1921 – 5° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Riccardo Garroni, 1922, p. 12 ; *id.*, « Assemblea generale ordinaria del 22 marzo 1923 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1922 – 6° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Riccardo Garroni, 1923, p. 13.

36 ASBdl, CSVI, Sede principale, pratiche, n° 321, fasc. 1, « Lettera della Società anonima A. Parodi & Cap. A. Corrado alla Banca d'Italia-Genova », Genova, le 2 mai 1923.

37 Brian R. Mitchell, *International Historical Statistics. Europe (1750-1988)*, London/New York, Macmillan Press/Stockton Press, 1993, p. 696.

38 Pasquale Cuomo, « Intervento statale e cantieri navali in Italia (1915-1933) », *Società e storia*, n° 104, 2004, p. 326-330 ; Gian Carlo Falco, « La bilancia dei pagamenti italiana tra la prima guerra mondiale e il 1931 », dans *Ricerche per la storia della Banca d'Italia*, Roma/Bari, Laterza, 1995, t. VI, p. 95.

39 Le jeu de mots se réfère au célèbre article « Revenons au statut » (« *Torniamo allo Statuto* ») publié dans la revue *Nuova Antologia*, avec lequel Sidney Sonnino, le futur Premier ministre italien, avait dénoncé en janvier 1897 la grave crise institutionnelle qui affligeait le pays.

CSVI pour les prêts à court terme, et par l'Istituto per il Credito Navale (ICN) en ce qui concerne les financements à long terme.

L'ICN a été fondé en 1928 sur insistance de Benito Mussolini et grâce au projet d'Alberto Beneduce, architecte bénéficiant en grande partie du soutien de la politique économique italienne sous le fascisme. Ainsi, le système utilisé par Beneduce pour le CREDIOP (Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche, 1919) et l'ICIPU (Istituto di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità, 1924) est reproduit afin d'adresser à l'armement une part de l'épargne privée. Le schéma prévoit l'octroi de prêts à taux réduit, de la durée de quinze ans et en exclusivité la faveur des compagnies de navigation – donc, pas les chantiers. Les ressources sont collectées par l'émission des obligations de l'ICN garanties par l'État ; en outre, un décret permet de dépasser l'un des obstacles de plus longue date pour le crédit naval, en donnant la possibilité d'hypothéquer les navires en construction ou ceux déjà détenus par les mêmes entreprises financées.

114

L'ICN affectera seulement dix prêts jusqu'en 1940, quand il sera dissous, et ses compétences seront confiées à l'Istituto Mobiliare Italiano. Cependant, les opérations menées par cet « établissement Beneduce » contribueront à la construction de luxueux paquebots comme le *Conte di Savoia* pour le Lloyd Sabauda et le *Rex* pour la NGI⁴⁰.

DE BANQUE SPÉCIALISÉE À BANQUE ORDINAIRE

La spécialisation originelle dans le crédit naval n'ayant jamais vraiment décollé, le Credimare décide de se transformer en banque ordinaire, ce qu'il fera après la guerre et progressivement, en travaillant toujours plus en symbiose avec la NGI. En 1921, l'Istituto confie à la Società Italia-America, un ancien agent de la Navigazione Generale, sa représentation outre-Atlantique puis ouvre en juillet 1925 un siège à New York. Ce bureau sert en particulier pour la gestion des fonds des émigrés, dont les départs de l'Italie, pour la plupart sur des navires NGI, restent très nombreux jusqu'au moment où les États-Unis décident de fermer leurs frontières par le *Quota Act* (1921) et l'*Immigration Act* (1924). Les envois de fonds sont essentiels pour la balance des paiements italiens, dont les recettes dans les deux premières décennies du xx^e siècle avaient représenté une part comprise entre 13 % et 28 %⁴¹, équilibrant ainsi une balance commerciale très passive. Ces flux monétaires arrivent en Italie par différents

40 Roberto Giulianelli, « Il "fratello minore". L'Istituto per il Credito Navale nel sistema Beneduce », *Imprese e storia*, n° 41-42, 2011, p. 59-81.

41 Francesco Balletta, *Le rimesse degli emigrati italiani e la bilancia dei pagamenti internazionali (1861-1975)*, Napoli, Istituto Italiano per la Storia dei Movimenti Sociali e delle Strutture Sociali, 1976, p. 272-273.

canaux : mandats internationaux, lettres (simples, recommandées, assurées), caisses postales, parents, amis, les émigrés de retour dans leur propre pays et, non des moindres, le Banco di Napoli, auquel une loi de 1901 donne le monopole des envois de fonds entre les établissements de crédit⁴², un privilège qui disparaît après la guerre, quand le gouvernement propose à d'autres banques la possibilité de fournir ce service. Le Credimare en profite et en 1924 gère 161 millions de liras provenant des États-Unis, plus d'un tiers de la valeur des envois de fonds administrés par le Banco di Napoli la même année. Les avantages de cette ouverture disparaissent cependant très rapidement⁴³. L'arrêt forcé de l'émigration outre-Atlantique, auquel s'ajoute la réduction du chiffre d'affaires lié aux exportations italiennes causée par la réévaluation de la lire (« quota de 90 », janvier 1927), pousse l'Istituto Italiano di Credito Marittimo à se désengager du marché américain et, à la veille de la Grande Dépression, à fermer le siège ouvert seulement quelques années auparavant⁴⁴.

Le Credimare travaille donc en étroite liaison avec la NGI dans le cadre de la gestion des émigrants entre la fin de la Grande Guerre et la crise de 1929. Plus particulièrement, la relation entre les deux sociétés est symbiotique, comme en témoigne le conseil d'administration de l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, où entre 1921 et 1935 siègent beaucoup d'hommes (y compris les présidents Luigi Della Torre et Vittorio Rolandi Ricci, ainsi que leurs adjoints Dionigi Biancardi, Eugenio Broccardo et Ferdinando Del Carretto) à la tête de la grande compagnie de transport maritime. En outre, le Credimare favorise une forte hausse de capital de la Navigazione Generale en 1926, utile à une modernisation de la flotte sociale qui devient urgente au cours de ces années. D'une part, en effet, le gouvernement fasciste exhorte la marine marchande nationale à se renouveler, de façon à devenir plus compétitive et à fortifier l'image de l'Italie dans le monde. D'autre part, la fermeture des voies de migration et l'apparition d'une clientèle aisée, composée d'hommes d'affaires et de touristes, incitent à la fabrication de transatlantiques plus rapides et luxueux. C'est en réponse à cette double impulsion que la NGI commande un champion de la marine italienne comme le *Rex*, déjà mentionné, et plus généralement renouvelle une flotte dont le rayon d'action s'étend de l'Amérique à l'Australie (fig. 2 et tableau 2).

42 « Notizie sulla emigrazione italiana negli anni dal 1910 al 1917. Estratto dalla "Relazione sui servizi della emigrazione dal 1910 al 1917" in corso di stampa », Roma, Stab. Tipografico Società delle Carteire Centrali, 1918, p. 81-109.

43 Francesco Balletta, *Il Banco di Napoli e le rimesse degli emigrati (1914-1925)*, Napoli, Arte Tipografica, 1987, p. 114 ; Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 23 marzo 1925 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1924 – 8° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Gino Bolognesi, 1925.

44 *Id.*, « Assemblea generale ordinaria del 16 marzo 1929 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1928 – 12° esercizio », Roma, « L'Universale » Tipografica Poliglotta, 1929, p. 13.

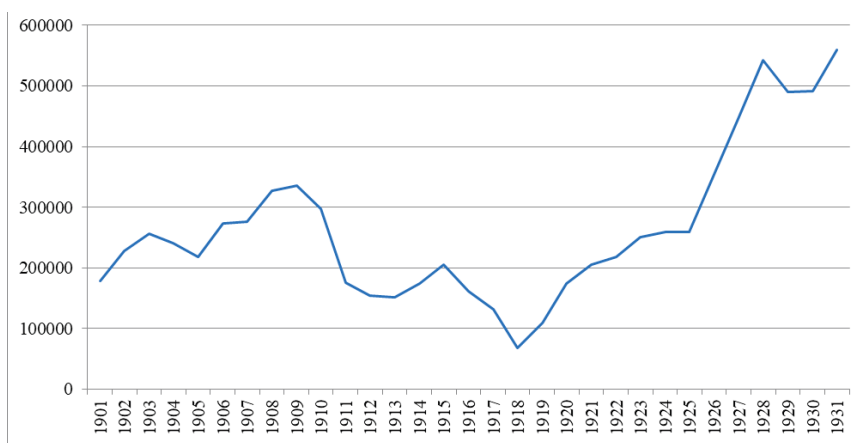


Figure. 2. Navigazione Generale Italiana :
biens matériels budgétisés, 1901-1931 (000. lire 1928)

Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en février 2016).

Tableau. 2. Lignes principales de la Navigazione Generale Italiana (1927)

États-Unis	Ligne très rapide de grand luxe Gênes-Naples-New York et retour
	Ligne express postale Gênes-Naples-Palermes-New York-Philadelphia-Boston et retour
Amérique centrale- Antilles-Pacifique Sud	Ligne express postale Gênes-Marseille-Barcelone-Tenerife-Trinidad-La Guaira-Curaçao-Puerto Colombia-Colón-Guayaquil-Callao-Arica-Iquique-Antofogasta-Valparaiso et retour
	Ligne commerciale Gênes-Livourne-Marseille-Barcelone-Alicante-Malaga-Cadice-Funchal-Tenerife-Santiago de Cuba-Avana-Puerto Barrica-Puerto Limon-Puerto Colombia-Cartagena-Colón-Buenaventura-Guayaquil-Callao-Arica-Iquique-Antofogasta-Valparaiso-Talcahuano et retour
Amérique du Sud	Ligne très rapide de grand luxe Gênes-Barcelone-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires et retour
	Ligne express de grand luxe Naples-Gênes-Barcelone-Dakar-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Aires et retour
Australie	Ligne régulière passagers et marchandises Gênes-Livourne-Naples-Catane-Port-Saïd-Suez-Aden-Colombo-Fremantle-Adelaide-Melbourne-Sidney-Brisbane et retour

Source : Archivio storico Unicredit, Fondo Banco di Roma, IX.1, busta 29, fasc. 26, Fusioni bancarie, le 30 novembre 1927.

Le fait que l'Istituto Italiano di Credito Marittimo constitue un prolongement de la plus grande compagnie de transport maritime du pays est confirmé par une note du Banco di Roma, où en novembre 1927 il est décrit, sans détour, comme la « section bancaire de la Navigazione Generale Italiana⁴⁵ ».

45 Archivio storico Unicredit, Fondo Banco di Roma, IX.1, busta 29, fasc. 26, « Fusioni bancarie », le 30 novembre 1927.

Dans le même temps, le Banco di Roma et le Credimare s'engagent, ainsi que la Banca Commerciale Triestina, dans un projet de fusion visant à réaliser un établissement de crédit naval qui associe certaines des principales sociétés d'armement italiennes – NGI, Società Italiana Servizi Marittimi, Cosulich, Lloyd Triestino, Adria. Cependant, ce projet restera sur le papier, laissant la place au gouvernement qui, quelques mois plus tard, créera l'ICN.

C'est encore plus clair en 1933 avec l'avis de la COMIT. Selon cette banque le passage rapide du Credimare de prêteur aux sociétés d'armement à « institution collecteur de dépôts » a été conçu à la fin de la guerre par Brunelli et Biancardi – d'abord directeurs, puis administrateurs délégués de la NGI – en fonction d'un système des « boîtes chinoises » par lequel la compagnie de navigation s'était débarrassée des établissements de crédit et d'assurance qui la contrôlaient – Banca Commerciale Italiana, Banca Zaccaria Pisa, Assicurazioni Generali – et s'était mise à la tête, avec un petit investissement de capital, d'une longue chaîne de sociétés. Ce système reposait sur le Credimare et, depuis 1925, la Compagnia Finanziaria Marittima, qui étaient en rapport avec la NGI par un réseau de participations croisées⁴⁶.

Pour veiller au mieux à ses intérêts, qu'ils soient immédiatement financiers, ou liés à l'activité d'armement, dans les années 1920 la Navigazione Generale pousse l'Istituto à travailler de manière égale avec trois banques universelles restantes après l'échec du BIS en 1921⁴⁷. Tout d'abord, la NGI l'ouvre à la collecte des dépôts et lui attribue de gros paquets d'actions d'entreprises industrielles et de crédit (fig. 3 et tableau 3).

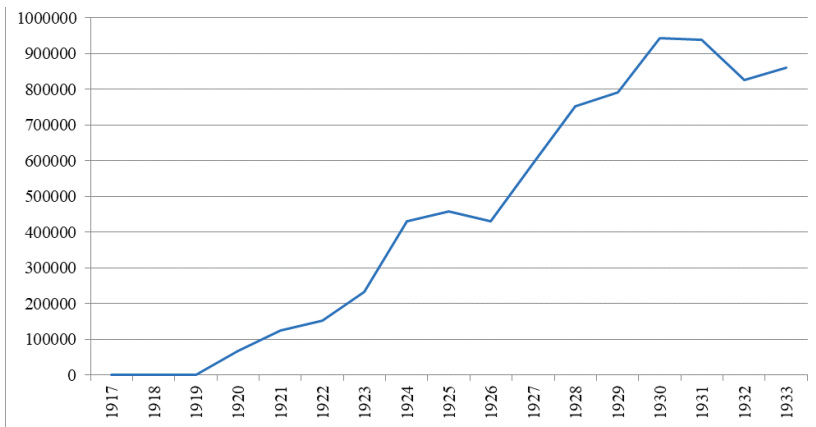


Figure. 3. Dépôts et comptes courants dans le Credimare, 1917-1933 (000. lire 1928)
Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en juin 2014).

⁴⁶ Archivio storico Banca Intesa (désormais ASBI), Carte Mattioli, cartella 140, fasc. 10, Nota, 1933.

⁴⁷ Anna Maria Falchero, *La Banca Italiana di Sconto (1914-1921)*, Milano, Franco Angeli, 1990.

Tableau. 3. Credimare : participations dans des sociétés industrielles et de crédit (1920-1933)

Sociétés industrielles	Sociétés de crédit
Navigazione Generale Italiana	Banca Nazionale Austriaca
Ducrot Mobili	Banco di Roma
Società Esercizio Grandi Alberghi	Banca Industriale Gallaratese
Imprese Elettriche Conti	Credito Legnanese
Alta Italia	Credito Agrario
Società Elettrica Negri	Banca Settentrionale Industriale Lombarda
Società Italo-Somala	Fondiarìa Finanziaria
Società Industria Pesca e Sottoprodotti	Compagnia Finanziaria Marittima
Società Generale Immobiliare	Banca Triestina di Cambio
Società Elettricità e Gaz di Roma	Società Italiana Assicurazione Crediti
Società Acquedotto di Napoli	Banca Ponzano & C.
Edilizia	Banca di Savona
Viscosa Vercellese	Banca Adamo Pegazzano
Manifattura Tosi	Banca Regionale di Roma
Acciaierie Terni	Banco di Santo Spirito
Società Finanziaria e Immobiliare Lombarda	Banca Veronese di Depositi e Conti Correnti
Società Imprese Immobiliari Sarde	Banca Agricola Italiana
Consorzio Aereo Italiano	Cassa Generale di Genova
Navigazione Martinolich	Banca di Biella
Società Immobiliare di Roma	Unione Bancaria Nazionale
Risanamento Napoli	Banca Elli Molteni

Source : Istituto Italiano di Credito Marittimo, Bilanci.

En deuxième lieu, elle veille à ce que le Credimare accompagne la COMIT, le CREDIT et le Banco di Roma dans les syndicats bancaires pour le placement des obligations émises par l'État ou par des institutions semi-publiques en Italie. En 1923-1924, par exemple, tel est le cas du CREDIOP, puis au début des années 1930 de certains bons du Trésor et des obligations que le ICN met en vente pour financer des prêts hypothécaires accordés en faveur de la NGI, du Lloyd Sabaud et de la Cosulich⁴⁸. Le Credimare est également actif sur les marchés étrangers, en participant aux syndicats de garantie organisés entre 1923 et 1925 afin de placer la partie italienne des prêts internationaux accordés pour le redressement économique de l'Autriche, la Pologne, la Hongrie et l'Allemagne⁴⁹. Son ancrage à l'étranger est consolidée non seulement par son siège américain déjà mentionné, mais aussi avec l'ouverture en 1921 d'une agence à Zurich qui agit comme un collecteur des intérêts que, en cette période, la banque de la NGI cultive dans les places suisses de Bâle, Genève, Lucerne, Lugano et Saint-

48 Luigi De Rosa, *Banche e lavori pubblici in Italia fra le due guerre (1919-1939)*. *Il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche*, Milano, Giuffrè, 1979, p. 95-96, 104-105 ; ASBI, Ufficio finanziario, cartella 72, fasc. 2, sottofasc. 6, Banca Commerciale Italiana-Direzione centrale, Segreteria Affari finanziari, Circolare alle sedi-succursali, Milano, le 16 février 1932 ; Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 25 marzo 1933 e Assemblea generale straordinaria del 29 aprile 1933 – Relazione sul bilancio al 31 dicembre 1932 – 16° esercizio », Roma, Officina Poligrafica Laziale, 1933.

49 Pier Francesco Asso, « L'Italia e i prestiti internazionali (1919-1931). L'azione della Banca d'Italia fra la battaglia della lira e la politica di potenza », dans *Ricerche per la storia della Banca d'Italia*, Roma/Bari, Laterza, 1993, t. III, p. 96-161.

Gall. Après quelques difficultés initiales, l'agence décolle en voyant augmenter sa clientèle et ses profits, ces derniers alimentés par la réévaluation de certaines participations industrielles. Ainsi, en 1929, elle est transformée en une banque (Credimare S.A. Zurich), qui sera liquidée au cours de la Grande Dépression⁵⁰.

À une significative présence dans les marchés étrangers, le Credimare associe une large diffusion sur le territoire italien, où en 1928 il dispose de sept sièges, douze branches, huit agences et plusieurs bureaux. Tout aussi important, l'excédent budgétaire augmente verticalement en 1920-1924, s'arrête en 1925-1926, puis croît à nouveau en dépit du fait que les administrateurs de l'Istituto aient imaginé que, « la période de profits extraordinaires, avec le taux de change stabilisé et donc avec des marges normales sur ces opérations » étant terminée, il faudrait « attendre principalement chaque avantage par le travail ordinaire de la banque »⁵¹. La croissance de la dernière partie des années 1920 témoigne, en fait, non pas d'un vrai renforcement, mais de la prise en charge par l'Istituto – comme on le verra plus bas – des compétences du Banco di Santo Spirito et d'un important paquet d'actions de la NGI (fig. 4).

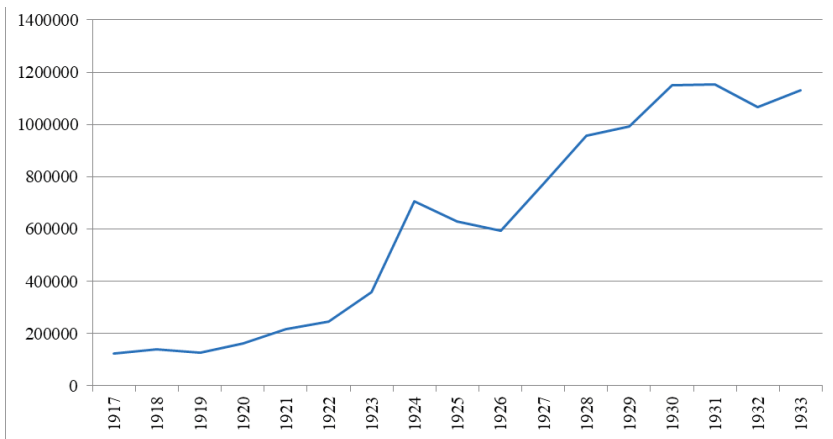


Figure. 4. Credimare : excédent budgétaire, 1917-1933 (000. liras 1928)

Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en juin 2014).

Néanmoins, cette croissance dimensionnelle permet au Credimare de réduire l'écart avec les plus grands établissements de crédit ordinaire du pays. Au début de la Grande Dépression, le volume de ses activités, tout en restant loin de celui de la COMIT et du CREDIT, paraît assez proche de celui du Banco di Roma (tableau 4).

⁵⁰ ASBI, Segreteria degli amministratori delegati Facconi e Mattioli (AD2), cartella 17, fasc. 23, Credimare S.A. (Istituto Bancario Italo Svizzero) Zurich, [nota 1935].

⁵¹ Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 10 marzo 1928 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1927 – 11° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico G. Bolognesi, 1928, p. 13.

Tableau. 4. COMIT, CREDIT, Banco di Roma, Credimare :
excédent budgétaire, 1920-1930 (en milliards de lires)

Année	COMIT	CREDIT	Banco di Roma	Credimare	Credimare/total 4 banques (%)
1920	6,4	4,9	3,1	0,1	0,6
1925	8,5	5,6	2,3	0,6	3,5
1930	10,4	8,5	2,7	1,1	4,8

Source : données présentées sur www.imita.db (consulté en février 2016).

LA GRANDE DÉPRESSION ET L'EFFONDREMENT DU « SYSTÈME NGI »

120 En 1933, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) – l'organisme public né selon un plan dessiné par Beneduce pour sauver les banques submergées par la Grande Dépression – examine les conditions de la COMIT, du CREDIT, du Banco di Roma et du Credimare, en concluant que ce dernier est désormais incapable de se tenir par lui-même⁵². La Banca d'Italia estime que « les pertes latentes dans le budget du Credito Marittimo, en plus d'absorber les réserves de patrimoine, entament [probablement] aussi le capital social de manière significative⁵³ ». Un an plus tôt, le Credimare avait pris une partie des services bancaires de l'Italia-Flotte Riunite, groupe fondé en janvier 1932 par la NGI, le Lloyd Sabauda et la Cosulich après qu'en 1928 ils avaient créé un *trust* pour gérer les lignes américaines⁵⁴. L'Italia-Flotte Riunite se classe, par tonnage, au cinquième rang du classement mondial, derrière Royal Mail, Peninsular & Oriental, Norddeutscher Lloyd et Dollar United States Lines⁵⁵. Les entreprises concernées tentent ainsi d'échapper à la crise, en rationalisant les ressources et, surtout, en cachant leurs lourdes dettes. En 1934, de la rationalisation on passera au sauvetage, avec l'Italia et trois autres groupes d'armement nés entre-temps (le « nouveau » Lloyd Triestino, la Tirrenia et l'Adriatica di Navigazione) qui seront absorbés par l'IRI.

Comme dans les cas de la COMIT, du CREDIT et du Banco di Roma, le Credimare voit lui aussi s'écrouler, avec la Grande Dépression, la valeur de ses participations industrielles : au cours de la seule année 1930, son portefeuille relatif aux compagnies de navigation perd plus de 20 % et le secteur

52 Giuseppe Guarino & Gianni Toniolo (dir.), *La Banca d'Italia e il sistema bancario (1919-1936)*, Bari/Roma, Laterza, 1993, p. 88.

53 ASBdl, Direttorio-Azzolini, cartella 85, fasc. 21, « Istituto Italiano di Credito Marittimo », Roma, gennaio 1933.

54 Le service bancaire de l'Italia-Flotte Riunite avait été confié au Credimare pour 40 %, à la COMIT pour 42,5 % et au CREDIT pour 17,5 % (ASBI, Carte Mattioli, cartella 203, fasc. 9, Convenzione COMIT-Lloyd Sabauda-NGI-Italia, Genova, 2 gennaio 1932).

55 Marco Doria, « Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione "Italia" », dans Paola Massa (dir.), *Andar per mare*, Genova, De Ferrari, 2009, p. 153-154.

immobilier n'est pas en meilleure santé⁵⁶. Son état est aggravé par le rôle de béquille du système bancaire que l'Istituto joue à ce stade. En mars 1931, la Banca d'Italia, l'implique dans la liquidation de la Banca Agricola Italiana de Riccardo Gualino, également propriétaire de la SNIA Viscosa, une grande entreprise qui produit des fibres textiles synthétiques. Le Credimare accepte d'en relever les dépendances et les dépôts en Émilie-Romagne, parce que la banque centrale garantit la couverture des passifs repris (tableau 5). Quelques mois plus tard, un schéma similaire sera mis en œuvre pour la liquidation de l'Union Bancaria Nazionale⁵⁷.

Tableau. 5. Sauvetage de la Banca Agricola Italiana, 1931.

Banques qui sauvent	Zones prises	Branches	Bureaux de correspondants
Credimare	Romagne, province de Boulogne	12	9
Banco di Napoli	Italie méridionale, Cagliari	27	147
Monte dei Paschi di Siena	Toscane	33	23
Istituto San Paolo – Torino	Piémont (sauf la province de Novare), Ligurie, une partie de la province de Pavie	195	110
Banca Popolare di Novara	Provinces de Novare et Varèse, une partie de la province de Pavie	32	11
Banca Popolare Coop. di Cremona	Province de Crémone	7	2
Banca Mutua Popolare di Bergamo	Province de Bergame	9	3
Banco di Santo Spirito	Latium (sauf Rome)	-	17
Banca Nazionale del Lavoro	Rome, Marches, Ombrie, Abruzzes et provinces de Modène, Parme, Plaisance, Reggio d'Émilie, Vérone, Mantoue	56	60
COMIT	Provinces de Milan, Brescia, Côme, Sondrio	51	25

Source : Giuseppe Guarino et Gianni Toniolo (dir.), *La Banca d'Italia e il sistema bancario (1919-1936)*, Bari/Roma, Laterza, 1993, p. 626-627.

56 ASBdl, Direttorio Azzolini, cartella 85, fasc. 21, « Istituto Italiano di Credito Marittimo », Roma, gennaio 1933.

57 Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 29 marzo 1932 – Relazione sul bilancio al 31 dicembre 1931 – 15° esercizio », Roma, Officina Poligrafica Laziale, 1932 ; *id.*, « Assemblea generale ordinaria del 25 marzo 1933 – Relazione sul bilancio al 31 dicembre 1932 – 16° esercizio », Roma, Officina Poligrafica Laziale, 1933.

À cela s'ajoute le sauvetage du Banco di Santo Spirito (BSS), réalisé quelques années plus tôt dans le cadre de la mise en ordre des banques catholiques ordonné par le gouvernement fasciste⁵⁸. Le 26 janvier 1929, le Credimare avait conclu un accord avec la Banca d'Italia, en promettant de la soulager des actions BSS qu'elle avait prises lors d'une précédente opération de redressement. Dans le même temps, il avait été décidé que le BSS fusionnerait avec la Banca Regionale di Roma⁵⁹. L'opération, qui avait conduit à la naissance du Banco di Santo Spirito-Regionale del Lazio, avait été sollicitée par le Vatican, auquel les instituts concernés étaient étroitement liés⁶⁰ et avec lequel, quelques jours plus tard seulement, Mussolini avait signé le traité du Latran. L'initiative avait été conduite par le sénateur Rolandi Ricci, président de la NGI depuis la guerre et du Credimare depuis 1928, et précédemment avocat du Banco di Roma, un établissement voisin de la curie de Rome⁶¹. En contrôlant le nouveau BSS, l'Istituto Italiano di Credito Marittimo avait pris en charge une banque en grave difficulté, avec laquelle en 1932 – grâce à l'aide de l'État, qui avait assuré un prêt de 50 millions de lires⁶² – il crée la Società Agricola Fiduciaria, une *bad company* où il déverse une partie de ses participations industrielles⁶³. C'est une initiative similaire à celles qui, au cours de la même année, permettent à la COMIT et le CREDIT de remettre ses actions dans deux leurs propres sociétés financières, la SOFINDIT et la SFI⁶⁴.

À l'été 1935, le Credimare est liquidé. La procédure est gérée par l'IRI en collaboration avec les trois banques universelles, qui entre-temps sont tombées sous contrôle public. L'échec est salué dans la presse nationale comme une

58 Anna Caroleo, *Le banche cattoliche dalla prima guerra mondiale al fascismo*, Milano, Feltrinelli, 1976 ; Giuseppe Guarino et Gianni Toniolo (dir.), *La Banca d'Italia e il sistema bancario*, op. cit., p. 58-66.

59 Marina Comei, *La regolazione indiretta. Fascismo e interventismo economico alla fine degli anni Venti. L'Istituto di Liquidazioni (1926-1932)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, p. 152-153.

60 Lucio Avagliano, « *La mano visibile* » in Italia. *Le vicende della finanziaria IRI (1933-1985)*, Roma, Edizioni Studium, 1985, p. 31-32 ; Luigi De Matteo, *Introduzione storico-economica. Il Banco di Santo Spirito dalle origini al 1960*, Roma, Banca di Roma/Archivio storico, 2001, p. 100-101.

61 Luigi De Rosa, *Storia del Banco di Roma*, Roma, Banco di Roma, 1983, t. II, p. 110 sq.

62 Archivio storico IRI (ASIRI), Numerazione nera, Enti precedenti la costituzione dell'IRI, b. STO/467, Promemoria riservato [Intervento dell'Istituto di Liquidazioni a favore dell'Istituto Italiano di Credito Marittimo], Roma, 26 settembre 1932 ; Pasquale Saraceno, « Salvataggi bancari e riforme negli anni 1922-1936 », dans *Banca e industria fra le due guerre*, Bologna, Il Mulino, 1981, t. I, p. 23.

63 ASBI, Direttorio Intronà, cartella 64, fasc. 1, sottofasc. 2, Promemoria, Roma, 22 giugno 1932 ; ASIRI, Numerazione nera, Sistemazione delle aziende pervenute all'IRI. Studi di settore, busta STO/518, Società Fiduciaria, le 3 avril 1935.

64 Gianni Toniolo, « Crisi economica e smobilizzo pubblico delle banche miste (1930-1934) », dans *Industria e banca nella grande crisi (1929-1934)*, dir. Gianni Toniolo, Milano, Etas Libri, p. 314-316.

étape nécessaire et inévitable de la réorganisation du système du crédit alors en cours, réorganisation qui sera complétée par la loi de réforme bancaire de 1936. Le non-sauvetage de l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, cependant, mérite quelques réflexions. S'il est vrai que le COMIT, le CREDIT et le Banco di Roma survivent à la Grande Dépression, ils sont nationalisés et exclus du crédit industriel. Quant au Banco di Santo Spirito, il se voit confier les branches romaines du même Credimare⁶⁵. Ce dernier établissement paie cher, d'une part, sa taille, qui est modeste par rapport à celle des trois banques universelles, auxquelles est appliquée la formule « *too big to fail* » et, d'autre part, l'étreinte mortelle de la Navigazione Generale qui, depuis son origine et de plus en plus dans les années 1920, apparaissait comme son prolongement. Ce lien l'avait empêché d'acquérir une identité définie et l'avait conduit à se priver de sa spécialisation de crédit originale pour répondre aux intérêts opaques de la compagnie maritime. En poursuivant l'ambition de devenir une grande banque ordinaire à vocation industrielle, il avait essayé d'imiter les instituts les plus experts et solides, sans pouvoir les atteindre, ni par le volume des activités, ni par la présence sur le territoire, ni par la capacité d'influencer les choix stratégiques faits par les autorités centrales. Le Credimare se trouve donc sans défense, et indéfendable, au moment de la crise économique des années 1930, qui en Italie compte la NGI parmi les plus éminentes victimes. Alors que la compagnie d'armement s'écroule et que la chaîne des entreprises dirigée par le Credimare se brise, parmi les déposants de l'Istituto, dont les investissements de portefeuille sont composés en grande partie d'actions de la Navigazione Generale, la panique se répand et tout le monde court à ses guichets. Le sauvetage public est jugé trop coûteux et, en tout cas, déplacé pour une banque faible et corrompue, qui est finalement sacrifiée sur l'autel de la réorganisation du système national du crédit.

65 ASBI, Directorio Intronà, cartella 45, fasc. 1, « Convenzione fra l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, il Ministero delle Finanze e il Banco di S. Spirito », le 3 mars 1936; Luigi De Matteo, *Introduzione storico-economica, op. cit.*, p. 136-139.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
 - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*